Båtlivets ABC

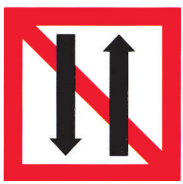
TRAFIKMÄRKE

Förbud mot ankring

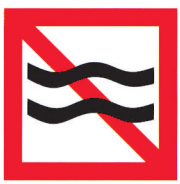
Stoppförbud

Förbud mot förtöjning

Omkörnings-förbud

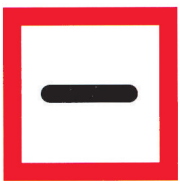


Förbud mot möte



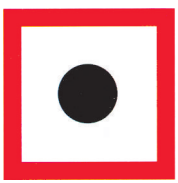
Förbjudet att orsaka svall

Fartbegränsning (km/h)



Stoppmärke

Allmänt varnings-märke

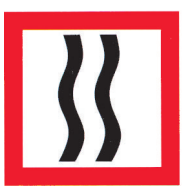


Påbud om ljudsignal

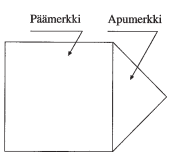
Begränsad segelfri höjd (meter)

Begränsat djup (meter)

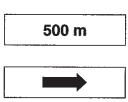
Begränsad bredd (meter)



Kraftig ström



Hjälpmärke som anger riktning i vilken huvud-märket gäller



Hjälpskyltar

Kabel- och ledningstavla

Övre linjemärken

Nedre linjemärken

TILL BÅTFOLKET

Båtlivets ABC är ett försök att i komprimerad form samla alla de väsentliga fakta, som båtfolket bör känna till, inte minst för sin egen säkerhets skull. Kunskap om basfakta är en del av den livförsäkring som behövs till sjöss. Detta gäller också dem som rör sig med småbåtar.

Båtlivets ABC syftar till att öppna dörrarna till allt som gäller båtliv. Häftet kommer inte med färdiga lösningar på alla problem utan den strävar till att sporra till kontinuerliga studier och framför allt till båthantering i praktiken.

Hur du än rör dig på sjön - med småbåt, motorbåt eller segelbåt - ger dig medlemskap i en båtklubb många möjligheter. Klubbarna besiktigar sina medlemmars båtar, skolar klubbmedlemmarna och hyr ut boj- och kajplatser. I många fall har klubbarna också varvservice samt vinterupplägg-ning. Organiserat båtliv ger ökad sjösäkerhet. Allt som allt är livet till sjöss så mångfacetterat att ingen kan påstå sig vara fullärd. Erfarenhet av många somrar till sjöss och ett fortsatt fördjupande av individuell färdighet och kunskap öppnar ständigt nya aspekter på båtlivet.

Båtlivet i vårt land blir ständigt populärare och det kräver allt mer av båtfolket. Det gäller att visa alla andra till sjöss och alla dem som firar sin sommar längs vattenlederna hänsyn och uppmärksamhet. På så sätt kan vi alla tillsammans njuta av vår hobby i fulla drag.

Var säker i båten!
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

DE TIO SJÖVETTSREGLERNA

1. Se till att båten är sjöduglig och att god ordning råder ombord!
2. Ha alltid nödvändig säkerhetsutrustning med ombord! Räddning - länspumpning - förstahjälp - släckning - nödsignal!
3. Ge dig inte ut på större vatten än båten är lämpad för!
4. Tala alltid om din rutt och ditt färdmål för dina anhöriga eller vänner. Om du ändrar på dina planer meddela om detta!
5. Det är din plikt att känna till de regler som gäller på sjön.
6. Överlasta inte båten. Sitt i båten!
7. Håll alltid god utkik! Var försiktig med farten.
8. Lyssna på väderleksutsikterna. Är de dåliga, stanna hemma. Är du redan till sjöss, sök lä!
9. Om båten kantrar, stanna kvar vid den, simma inte bort!
10. Skräpa inte ner på land eller på sjön!

ANVÄND ALLTID FLYTVÄST!

INNEHÅLLSFÖRTECKNING

Trafikmärke....2
Till båtfolket....3
Att köpa båt....5
Vad är båtens CE-certifiering?....6
Båtförsäkring....7
Registrering av båten....8
Båtens indentifieringsnummer, WIN-kod....8
Lita på en expert....9
Besiktning av båten....10
Tågvirke och knopar....11
Förtöjning vid brygga....12
Ankring....13
Förtöjning vid boj....14
Anlöpning av naturhamn....15
Gott sjömanskap....16
Båtfärden....17
Kör lika mycket som tidigare, men sparsamt....18
Navigering....19
Vädret....23
I dimma och storm....24
Sjömärken....25
Användning av sjökortet....26
Ljus....28
Mörkernavigering....29
Förstahjälpsutrustningen i båten....29
Väjningsregler....30
Naturskydd....33
Hur många hästkrafter är en kilowatt?....34
Man överbord....35
Det kalla vattnet är en lömsk motståndare....36
På grund....37
Båtbranden är alltid farlig....38
Känn till nödsignalerna....39
Nödsamtal....40
Kommunikationsmedlen....40
Vårda varje dag....41
Över gränserna....42
Trossen är den kloka båtfararens dekal....44
Sjötrafiklagen 782/2019....45
Säkerhetsföreskrifter för båttrafiken....45
Godkända räddningsvästar och flytplagg....45
Så här förhindrar du stöld och åverkan....46
Prejningssignaler till båtar....46
Med barn till sjöss....47
Signalflaggorna....48

ATT KÖPA BÅT

Det lönar sig för båtköparen att överväga följande frågor innan det stora beslutet fattas:

PRÖVA OMSORGSFULLT

Läs broschyrer, jämför, intervjua båtägare, fråga specialister, undersök båtarna på land och i sjön, provsegla och provkör.

KOM IHÅG VAD BÅTEN SKALL ANVÄNDAS TILL

I näraliggande vatten, för dagturer, för veckoslutsturer (övernattning i båten eller i land), för semesterturer eller enbart för transport? På vilka vatten använder du båten; på insjö eller i skyddade vatten,i skärgården, i närheten av kusten eller på öppna havet?

Hurdan båt? - småbåt, segel- eller motorbåt?

En hurdan småbåt? - en släpjolle, roddbåt eller en båt för fiske?

En hurdan segelbåt? - segeljolle, dagseglare med övernattningsmöjlighet, beboelig segelbåt, motorseglare?

En hurdan motorbåt? - Öppen båt, vindrutebåt, HT-båt eller en beboelig båt och i såfall planande eller deplacementsbåt? Ett hurdant motoralternativ? - utombordsmotor, INU-motor, inombordsmotor, bensin eller diesel?

Kom du vid valet av båt ihåg att beakta de övriga familjemedlemmarnas behov och önskemål? Båtliv, om något, är en för familjen gemensam hobby. Den gästfrie bör också observera det utrymme som gästerna kräver.

PLANERA TILLBEHÖRSINKÖPEN

Glöm inte tillbehören när du kalkylerar priset. Det kan åsamka dig ansenliga tilläggsutgifter.

BERÄKNA BRUKS- OCH SERVICEKOSTNADER

Det är nyttigt att beakta även dessa kostnader då köpbeslutet fattas. Det är ju klart att båten kostar då man använder den och även vinterförvaret för en stor båt kostar.

KÖP VID RÄTT TIDPUNKT

En småbåt kan du köpa från affären omedelbart inför båtsäsongens början. Om du planerar köp av en större båt, är hösten ofta den fördelaktigaste tidpunkten. Båtvarven har då bättre tid att beakta dina speciella önskemål än under vårruschen.

BEAKTA DIN BÅTS ANDRAHANDSVÄRDE

Båten du köpt kanske inte blir din för evigt. Mången vill ju byta ut sin båt mot en ny. Kom därför ihåg att en båt, som är sällsynt hos oss och som inte speciellt är byggd för våra förhållanden, eller en båt som är särskilt billig kan ha ett dåligt andrahandsvärde. En båt som länge serietillverkats är i allmänhet ett säkert köp.

ÖVERVÄG FÖRE DU SATSAR PÅ SJÄLVBYGGE

Det är klart, att ett självbygge har sitt affektionsvärde, men en utomstående betalar ingenting för det.

AVSLUTA KÖPET

Gör alltid ett skriftligt köpavtal. Ta reda på vilken utrustning som följer med båten. Ta reda på garantivillkoren och kräv säkerhet för leveransen. Försäkring skall finnas med från början.

VAD ÄR BÅTENS CE-CERTIFIERING?

Alla 2,5-24 m fritidsbåtar som säljs inom EU skall uppfylla fritidsbåtdirektivets krav, d.v.s. vara certifierade. Som ett tecken därpå skall båten vara CE-märkt. Båten skall dessutom vara försedd med en tillverkarskylt ur vilken framgår förutom tillverkaren båtens modell, båtkonstruktionskategori, bärighet samt största tillåtna motoreffekt. CE-märket kan också ingå i denna tillverkarskylt.

Direktivet ställer krav på båtarnas konstruktionsmässiga säkerhet. Denna uppnås genom riktig planering och tillverkning. Då båten är certifierad fäster tillverkaren CE-märket på denna och undertecknar en försäkran över att båten är tillverkad i enlighet med direktivets krav. Säljaren skall överlämna denna sk. Försäkran om överensstämmelse åt båtens köpare. Dessutom skall kunden i samband med köpet få Ägarens Instruktionsbok, en slag användarinstruktion över båten.

Beroende på hur stor båten är och för hur krävande förhållanden båten är planerad (d.v.s. till vilken konstruktionskategori den hör), kan certifieringen av båten göras av tillverkaren själv eller så kan han använda experthjälp av ett opartiskt sk. Anmält organ. Båtens köpare skall noggrant utreda, en hurudan båt han står i beråd att köpa och om båten uppfyller de planerade användningsbehoven. Båtarnas konstruktionskategorier uppger båtens användningsförhållanden som båtar tillverkade enligt de olika konstruktionskategorierna skall tåla utan, att farkostens eller passagerarnas säkerhet riskeras. Konstruktionskategorierna är:

A
Fritidsbåt i konstruktionskategoriklass A är planerad att användas i förhållanden, då vindstyrkan kan överstiga 8 beaufort och den signifikanta våghöjden är minst 4 meter, förutom förhållanden som avviket från det vanliga såsom storm, orkan, tornado och jättevågor som beror på sjöförhållanden.

B
Fritidsbåt i konstruktionskategori B är planerad att användas i förhållanden, då vindstyrkan inte överstiger 8 beaufort och den signifikanta våghöjden 4 meter.

C
Farkost i konstruktionskategori C är planerad att användas i förhållanden, då vindstyrkan inte överstiger 6 beaufort och den signifikanta våghöjden 2 meter.

D
Farkost i konstruktionskategori D är planerad att användas i förhållanden, då vindstyrkan inte överstiger 4 beaufort och den signifikanta våghöjden 0,3 meter och de tillfälliga vågornas höjd är som störst 0,5 meter.

KOM ALLTSÅ IHÅG ATT

- kontrollera att båten är CE-märkt
- försäkra dig om att man med båten levererar Ägarens Handbok åt dig
- kontrollera att du av försäljaren får en Försäkran om överensstämmelse
- bli förtrogen med Ägarens Handbok och använd båten enligt bokens anvisningar.

BÅTFÖRSÄKRING

LÖNAR DET SIG ATT FÖRSÄKRA?

Båten är ofta en stor investering. Om båten skadats kan det hända att pengarna, eventuellt lånemedel, ej räcker till för att reparera båten eller anskaffa en ny.

Försäkringen tryggar, även i fall av överraskning, möjligheten till att fortsätta med båtlivet och alla dess fröjder.

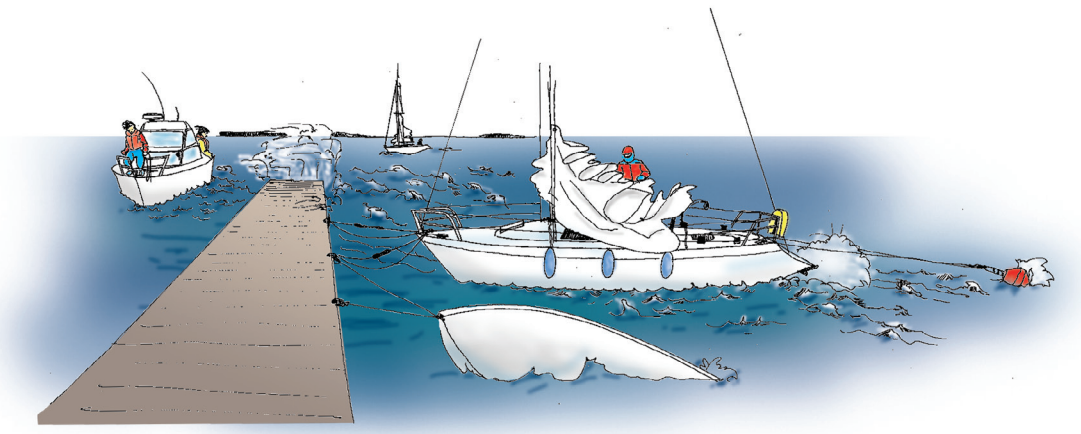
Ta en försäkring som ger skydd både mot grundstötning och inbrott och som gäller också under vinterförvaringen. Läs noga igenom försäkringsvillkoren - försäkringsbrevet anger allt det försäkringen gäller. En vederhäftig försäkring ersätter bl.a. skador orsakade av grundstötning, storm, köld, kollision, dockning, eldsvåda till sjöss, landtransporter, varvsbrand samt utgifter orsakade av avbruten färd.

Försäkringen ersätter däremot inte t.ex. konstruktionsfel på båten, motorfel, stöld av olåst motor, utrustning som fallit överbord, slitage, skador på grund av felaktig bränsleblandning eller köld- och isskador.

Det finns flera olika typer av båtförsäkringar. Exakt information om vad båtförsäkringen ersätter och på vilka grunder prisnedsättningar beviljas får du hos försäkringsbolaget. En besiktigad båt beviljas vanligen nedsatt försäkringspremie.

Utöver båtförsäkringen ersätter även hemförsäkringen skador som uppstått på båt. Hemförsäkringen inbegriper dock endast små rodd- och utombordsmotorbåtar. Den försäkrade båten bör nämnas i försäkringsbrevet.

Kom ihåg att båtliv alltid kräver aktsamhet. Detta och ett tillräckligt försäkringsskydd garanterar ett bekymmerfritt båtliv.



Försäkra din båt omedelbart efter köpet!

REGISTRERING AV BÅTEN

Till det av Transport- och kommunikationsverket Traficom upprätthållna registret över vattenfarkoster skall införas båtar som är utrustade med en motor med effekten över 15 kW (20 hk) samt alla båtar med en skrovlängd över 5,5 meter, även om de inte är utrustade med motor. Traficom registrerar inte båtar vars motoreffekt överskrider båttillverkarens rekommendation.

Registreringen kan utföras i nätet på Traficoms webbplats på adressen asiointi.traficom.fi. Man kan också göra registreringen i en affär som säljer båtar eller båtutrustning samt på bilbesiktningsstationerna. Förteckningen över dessa affärer finns på adressen www.traficom.fi/sv/batliv/batregistret. Registeranmälan kan även skickas per post till adressen Transport- och kommunikationsverket Traficom, PB 320, 00059 Traficom. Brevet skall märkas med ”vattenfarkostregistret”. Registreringen skall göras innan båten tas i bruk. En registrerad båt får framföras endast av en person som fyllt 15 år.

BÅTENS IDENTIFIERINGSNUMMER, WIN-COD

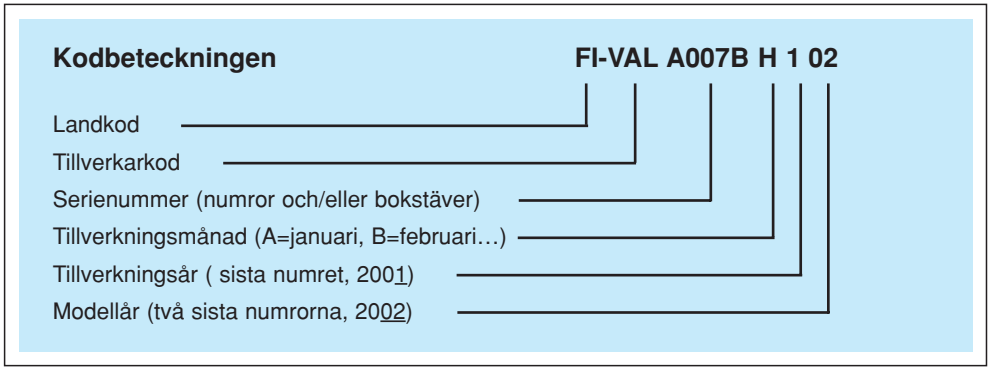
Fritidsbåtdirektivet förutsätter att varje båt förses med ett fartygsidentifieringsnummer.

Numret finns på akterspegelns högra sida under relingslisten. I båtar som inte har akterspegel finns numret i aktern på högra skrovsidan under relingslisten.

WIN-koden visar när, var och av vem båten är byggd. Det är bra om båtägaren skriver upp sin båts identifieringsnummer. Vid eventuell båtstöld kan man med hjälp av numret reda ut båtens rätta ägare då båten har hittats.

Vid reservdelsköp eller vid reparationsärenden är det nyttigt att känna till båtens modellår.

Då man ämnar köpa en begagnad båt kan köparen med hjälp av koden kontrollera när båten är byggd. Om en båt som är byggd efter år 1998 inte har en WIN-kod, kan man misstänka båtens ursprung.



LITA PÅ EN EXPERT

Då du köper båten från en av de professionella företagen i branschen är även konsumentskyddet relativt starkt. Största delen av affärerna med andrahandsbåtar görs dock upp privatpersoner emellan. Då är det bra att be en expert om hjälp vid uppgörandet av affären, speciellt om det är fråga om en större och dyrare båt. Finnboat konditionskartläggning ger alla båtägare en möjlighet att granska båtens sjösäkerhet och kondition över lag.

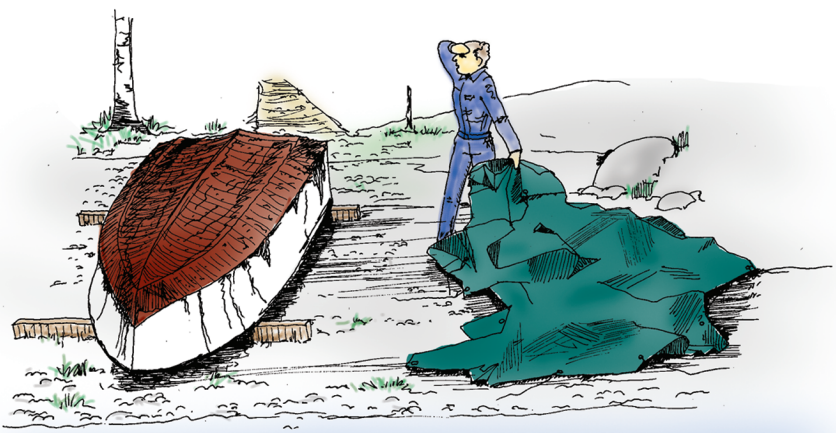
Som Konditionskartläggare fungerar montörer som verkar inom reparationsfunktioner i Finnboats medlemsföretag eller andra experter, som har en minst tre år lång erfarenhet i branschen. Systemet inkluderar kartläggningen av skrovet samt vissa helheter som väsentligt påverkar säkerheten och kunden erhåller en Konditionskartläggningsrapport av kartläggningen. Vid behov kan Konditionskartläggarna konsultera även andra experter i t.ex. i frågor berörande motorn.

Konditionskartläggningen tar beroende på båtens storlek ca 0,5–2 timmar och den görs vanligen då båten redan är upptagen för reparation eller vinterupplägning.

Konditionskartläggningen lämpar sig bra bl.a. vid försäljnings- och köptillfällen och ifall ägaren årligen låter göra kartläggningen beviljar i praktiken alla försäkringsbolag båten den samma rabatten som för i föreningar besiktigade båtar.

De auktoriserade Konditionskartläggarna finns på adressen http://www.suomiveneilee.fi/kuntokartoittajat

Båtars konditionsgranskningar och andra besiktningar utförs av medlemmarna i Finlands Båtgranskare rf, vilka alla har sitt eget kompetensområde och sakkännedom om olika tillverkningsmaterial. Konditionsvärderingen kostar naturligtvis och totalpriset beror bl.a. på den granskade båtens storlek samt på det, hur noggrann eller omfattande granskning man vill utföra. En förteckning på båtgranskarna finner du på webbplatsen www.suomenvenetarkastajat.fi



BESIKTNING AV BÅTEN

Besiktningen av fritidsbåtar är frivillig båtsäkerhetsverksamhet, som Segling och Båtsport i Finland rf utövar. Skolade besiktningsmän besiktigar föreningsmedlem marnas båtar enligt specifika besiktningsregler. Skrovbesiktningen kan utföras även av en av Finnboat godkänd Konditionsgranskare. Båtägare som är medlem i båtklubb är skyldig att hålla sin båt och dess utrustning i sjövärdigt skick. Han skall också se till att båten har utrustning som motsvarar besiktningsklassen och att de ombordvarande kan handskas med den. På basen av besiktningsprotokollet utfärdar båtklubben ett båtintyg där båtens besiktningsklass antecknas. Intyget skall alltid hållas ombord på båten. Båtintyget är enligt förordningen också det bevis som ger rätten att föra den stadfästa båtklubbsflaggan.

En obesiktigad båt får inte antecknas i klubbens båtregister och den får inte använda klubbflaggan eller besiktningsdekalen. Kom också ihåg att en besiktigad båt får nedsatt pris på försäkringspremien.

Båtarna besiktigas i följande klasser beroende på deras konstruktion, utrustning och användningsområde.

BESIKTNINGSKLASS 1 - ÖPPET HAV

Båtar som lämpar sig för färder på öppet hav och som kan vara självförsörjande i behövlig omfattning och som är konstruerade för att tåla de väderförhållanden som råder på seglationsområdet. Seglationsområdet omfattar Östersjön och dess vikar, Nordsjön, Norska kusten och kusten vid Kola halvön, Brittiska öarna, Biskaja, Spaniens och Portugals kustområden samt Medelhavet.

BESIKTNIGSKLASS 2 - KUSTEN

Båtar som lämpar sig för färder på havet i närheten av kusten och som kan vara självförsörjande i behövlig omfattning och som är konstruerade för att tåla de väderförhållanden som råder på seglationsområdet under den normala seglationssäsongen. Seglationsområdet omfattar Bottenviken och Finska viken, under gynnsamma förhållanden norra Östersjön väster om linjen Hangö-Gotland, samt södra Östersjön väster om linjen Öland-Bornholm-Rügen.

BESIKTNINGSKLASS 3 - SKÄRGÅRD

Båtar som lämpar sig för färder i skärgården och på insjöarna och som är konstruerade att tåla normala väderförhållanden på seglationsområdet under seglationssäsongen. Seglationsområdet omfattar Finlands kuster och insjöar, Ålands hav, Finska vikens innersta del till Viborg och Saima kanal, samt under gynnsamma förhållanden Kvarken och sträckan Helsingfors-Tallin.

BESIKTNINGSKLASS 4 - SKYDDADE VATTEN

Båtar som är konstruerade för skyddade vatten, samt bevakade seglingstävlingar.

Besiktningsklassificering ställer specifika krav på varje båttyp. Kraven beaktar alla de fakta som kan inverka på sjösäkerheten (t.ex. båtens skick, bränslesystemet, fixering av tunga föremål, bärande skrovkonstruktioner, masten etc.). Förutom dessa sk. grundkrav skall den besiktigade båten ha den utrustning som resp. besiktningsklass förutsätter. Du får ingående besiktningsregler från din båtklubb.

Besiktiga båten – reglerna finns till för just din säkerhet!

TÅGVIRKE OCH KNOPAR

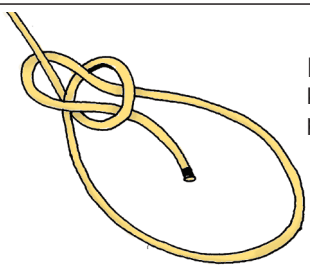
Båtens förtöjningslina skall dimensioneras så, att brotthållfastheten i stort sett motsvarar båtens vikt. Lämpligaste förtöjningsvirke är linor i elastiskt material som tål nötning. Sådana material är t.ex. polypropen och polyester.

Bästa ankarlina är flätat tågvirke såsom t.ex. polyester. En slagen lina trasslar sig lätt då den lindas upp. Brotthållfastheten skall vara ca 0,7 gånger båtens vikt. Det är en fördel om också ankarlinan är elastisk och nötningstålig. Den kan även vara försedd med blysänken vilket hindrar den från att lindas kring t.ex. propellern.

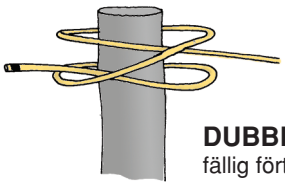
Bogseringslinan skall vara av samma kvalitet som ankarlinan och minst tre gånger så lång som båten. Detta ger tillräcklig töjmån. Även relativt klent flätat tågvirke i t.ex. polyamid- eller polyesterfiber är ofta tillräckligt brottfast.

Kastlinan skall vara av flätat flytande tågvirke av väl synlig färg i t.ex. polypropen eller polyeten. Rekommenderad längd för linan är 20 meter. Det är svårt att handskas med tåg som har en diameter under 6-8 millimeter.

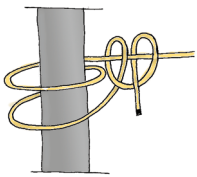
Det räcker emellertid inte med bara tågvirke om man inte behärskar några ändamålsenliga knopar.



PÅLSTEK En användbar, pålitlig, lättslagen och -öppnad knop. Genom att göra öglan större, kan man även använda knopen för att fästa linan kring en sten el.dyl.

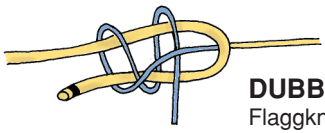


DUBBELT HALVSLAG OM EGEN PART En knop, som håller väl när man förtöjer vid pollare eller påle. Vid hård åtdragning kan knopen vara svår att öppna. När man fäster vid ring kan man använda två rundtörnar för att utjämna belastningen på linan.



DUBBELT HALVSLAG En snabbslagen knop, som används vid tillfällig förtöjning. Släpper och öppnar sig lätt och håller inte på en tunn påle.

SKOTSTEK Används för att foga samman linor som kan vara av samma eller olika dimension.



DUBBELT SKOTSTEG ELLER FLAGGKNOP
Flaggknop används för att foga samman linor av olika tjocklek.

FÖRTÖJNING VID BRYGGA

Anlöp bryggan med låg hastighet, red ut linorna och lägg ut fendrarna. Om det är trångt vid bryggan eller om du inte känner den, gör en extra runda för att kolla läget innan du angör.

Försök aldrig bromsa båten med fötterna, händerna eller båtshaken mot bryggan - fara för kroppskada är uppenbar!

Beakta propellerns rotationsriktning. En inombordsmotor med högerroterande propeller vänder inte ordentligt åt styrbord vid backning. En dylik båt är alltså lättast att angöra om den med fören förtöjd ligger med babords sida mot bryggan då du slår back på motorn. Då du kör framåt strävar aktern på grund av propellerns rotation att flytta sig mot styrbord och båten vänder ytterst känsligt mot babord. Båtar med inudrev eller utombordsmotor är lättare att styra emedan propelleraxeln vänder sig i önskad riktning. Propellerns rotationsriktning påverkar också dessa båtars styrbarhet. Minns att en flytande båt alltid rör på sig. Övning är enda metoden att lära sig båtens beteende i olika situationer. Först då du känner båtens egenskaper kan du behärska den.

Båten kan förtöjas vid brygga antingen långsides med sidan längs bryggan eller så att för eller akter förtöjs vid bryggan och yttre ändan vid ankare eller boj.

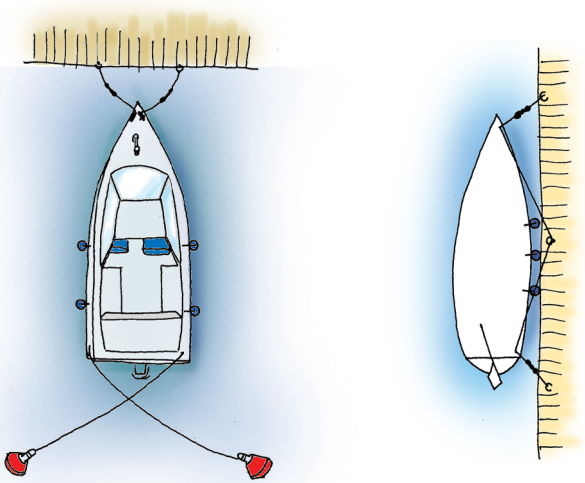
Då man förtöjer långsides, skall man komma ihåg att använda fendrar mellan båtsidan och bryggan. Båtens rörelse i sidled längs bryggan förhindras av förtöjningslinorna och sk. springlinor. Beakta variationerna i vattenståndet.

Då båten förtöjs med för eller akter mot bryggan använder man helst två korslagda förtöjningslinor som förhindrar att båten rör sig i sidled. Om man förtöjer vid brygga, är det bra att använda båtfjädrar av gummi eller stål för att dämpa häftiga ryck.

Vid tillfällig förtöjning kan man använda båtens ankare i ena ändan. Då bör ankarets fastförmåga säkras med tillräckligt lång ankarlina.

Vid permanent förtöjning borde det antingen finnas pålar på lämpligt avstånd från bryggan, förtöjningspiltor eller boj. Bojen i sig själv dämpar en del av vågornas påkänningar på förtöjningslinan.

FÖRTÖJ ALLTID DIN BÅT FÖR STORM!



ANKRING

Storleken på det ankare man väljer bestäms av båtens vikt och vindyta samt ankartypen. Ett ankare av ordinär typ skall väga minst:

båtens längd (m) + båtens bredd (m)
+ båtens vikt (ton) = ankarets vikt (kg)

Om båten har höga fribord är det skäl att välja ett ännu tyngre ankare. Vikten på ett lättankare skall vara minst 60 % av ovannämnda schema.

Ankarets fastförmåga beror på ankartyp, bottnens beskaffenhet och ankarlinans vinkel i förhållande till bottnen. En tillfredsställande dragvinkel med tillräckligt fäste nås om man lägger ut ankarlina ca 4-5 gånger vattendjupet. Mellan linan och ankaret rekommenderas minst 3 meter kätting med en minimitjocklek på 8 mm. Kaus och schakel rekommenderas framom knopar.

Ankring är ett tillfälligt förtöjningssätt och båten får inte lämnas obevakad. Man bör också minnas att ankaret inte kastas ut utan sänks ned. Då man lagt ut tillräckligt mycket lina kontrollerar man att ankaret fäster.

Vinden kan vrida under ankring och därför skall man se till att båten kan röra sig fritt kring ankringspunkten. Beakta också närliggande båtar och deras rörelsebanor. Undvik att trassla din ankarlina i andra båtars linor. Innan du använder ditt ankare, se till att ankarlinans ena ända är förtöjd i båten. Annars riskerar du att förlora ankare och lina.

Kontrollera också, att ankarlinan löper fritt och inte snott sig kring t.ex. någons ben.

ANKARLINANS TJOCKLEK (polyamid eller polyester)

Båtens vikt (t)	Linans tjocklek (mm)	Brottstyrka (kg)
0,2	10	1500
0,5	12	2200
1,0	12	2200
2,0	14	2900
3,0	16	3700
4,0	18	4500

FÖRTÖJNING VID BOJ

Förtöjning enbart vid boj används i allmänhet om båten, som på grund av sitt djupgående, inte kan angöras vid brygga.

Då man förtöjer vid boj skall förtöjningslinans längd vara ca en tredjedel av båtens längd. En alltför kort förtöjningslina kan flytta bojen om vattnet stiger eller sjön går hög, och en lång förtöjningslina kan trassla in sig i båtens undervattensdelar.

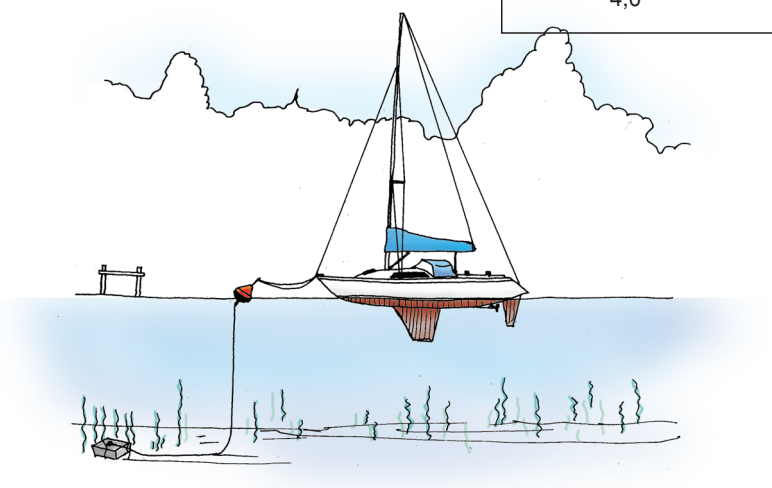
Bojankaret skall vara tillräckligt stort. Om ankarbottnen är lera och hamnplatsen väl skyddad, räcker en relativt liten tyngd för en medlestor båt, emedan bojankaret sjunker ned i dyn. Om ankargrunden är sten eller sand, behövs ett betydligt tyngre bojankare. Man kan härvid också använda dubbla bojankare som är inbördes förenade med ca en meter kätting. Som bojankare kan man använda en lämplig kantig natursten eller ett ankare gjutet i betong.

Bojen skall skötas väl. Den skall bära kättingen, men dras under vattnet vid hårt drag. Använd så grov bojkätting som möjligt, dimensionen skall vara minst 10 mm. Endast galvaniserad kätting fäst med galvaniserade schackel lämpar sig som bojkätting. Använd aldrig vajer i ställer för kätting.

Kontrollera kättingens kondition årligen, oxidationen gör en tunn kätting oduglig på ca tre år. Mest utsatt för nötning är den punkt där kättingen ligger mot bottnen.

BÅTENS STORLEK OCH BOJANKARET

Båtens vikt (t)	Bojankaret (kg)
0,5	200
2,0	300
4,0	600



ANLÖPNING AV NATURHAMN

Förbered strandhugget i god tid. Som skeppare skall du vara säker på att alla ombord vet sina uppgifter vid anlöpningen. Gör förtöjningslinorna klara (red ut trassel!), tag fram båtshaken och häng ut fendrarna innan du tar i land. Gör en kontrollrunda innan du lägger till.

Ankaret håller väl på sand- eller lerbotten, dybotten ger däremot dåligt ankarfäste. På berggrund får ankaret inte fäste och stenig botten bör undvikas på grund av alltför god fäste, i värsta fall kilar sig ankaret fast för gott mellan stenarna.

Lägg ut ankaret från aktern på lagom avstånd då du närmar dig stranden och håll ankarlinan sträckt tills fören är nära land. Håll motorn frikopplad så att ankarlinan inte trasslar sig i propellern.

Närma dig land med så låg hastighet att du kan bromsa med ankarlinan. Om hastigheten är för stor måste du bromsa med motorn.

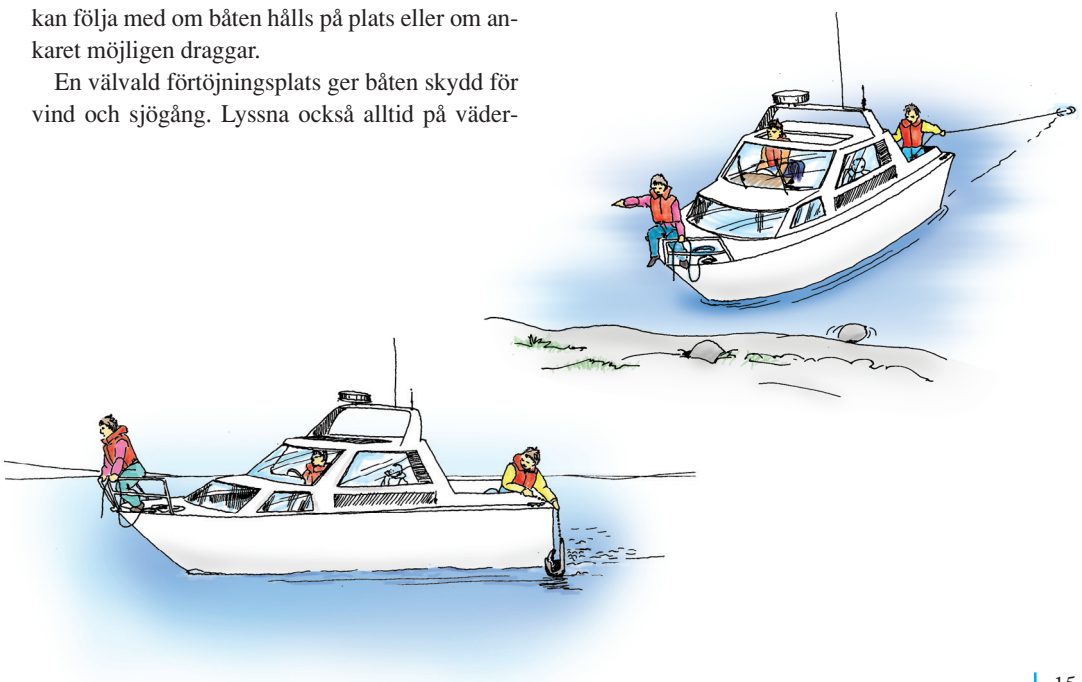
Efter landstigningen förtöjer man fören i land och justerar avståndet till stranden med ankarlinan. Ta gärna några landmärken till hjälp så att du kan följa med om båten hålls på plats eller om ankaret möjligen draggar.

En välvald förtöjningsplats ger båten skydd för vind och sjögång. Lyssna också alltid på väderleksprognosen. Vädret kan förändras radikalt under natten. Se även upp för svallvågor från stora fartyg.

Då du förtöjer vid en främmande strand skall du också räkna med situationer då du snabbt skall kunna lämna holmen eller stranden om väderleken slår om.

Undvik att ankra vid osäkra platser, bottnens beskaffenhet ser du på sjökortet.

Om du under strandhugget hela tiden håller dig nära vattenbrynet skall du se väl efter barnen. Att man går iland är ingen garanti för säkerhet, hala strandstenar och klippor är farliga för små barn. Håll ett öga på dem och se till att de HELA TIDEN HAR FLYTVÄSTARNA PÅ SIG!



GOTT SJÖMANSKAP

Båtlivet ökar ständigt och var och en måste i allt högre grad beakta andra som rör sig till sjöss. En god båtförare känner sitt ansvar och följer dessa regler:

1. Båten och utrustningen är alltid i klanderfritt skick.

2. Båten är inte till för okynnesbruk och övermodig framfart.

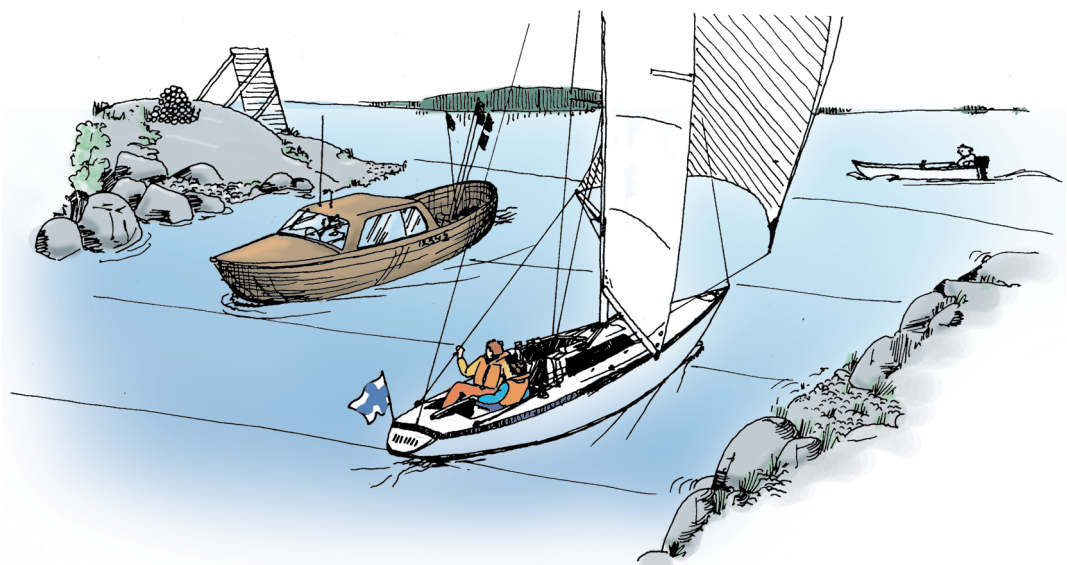
3. En god skeppare tar hänsyn till strandbebyggelsen, följer fartbegränsningarna, kör varsamt i smala sund, är uppmärksam och hjälpsam.

4. En god skeppare undviker att störa med motorbuller, stora svallvågor och buskörning.

5. En uppmärksam skeppare visar badare hänsyn och stör inte tävlingar.

6. En ansvarsmedveten skeppare är alltid naturvän.

7. Lagen ålägger båtförare att hjälpa dem som råkat i sjönöd.



BÅTFÄRDEN

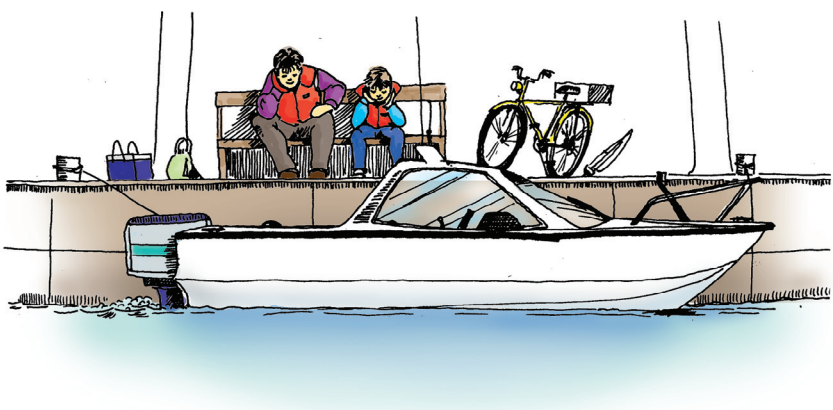
Dessa råd är speciellt riktade till båtens SKEPPARE, hela ansvaret är ditt och det är odelbart.

FÖRE AVFÄRDEN

- Du bestämmer hur många personer du tar ombord. Överbelasta inte båten. Beakta din båts storlek och egenskaper när du fördelar lasten.
- Ingen som är berusad följer med! **Var själv spiknykter!**
- Tilldela var och en sin egen plats och uppgift i båten. Se speciellt till barnens säkerhet ombord. **Man sitter i en liten båt!**
- **Se till, att alla tagit på sig flytväst!**
- Kontrollera, att all utrustning och alla tillbehör är med. Kom alltid ihåg oberoende av färdens längd flytvästarna, länspumpen eller öskaret, årorna eller paddeln, båtshaken, ankare med lina, förtöjningslinor, kniv. Glöm inte bränslet, proviant och dryck, regnplagg och ylletröja!
- Håll alltid god ordning i din båt, låt inte ens dina gäster med sin utrustning inkräkta på ordningen. Ta inte med dig onödiga prylar.
- Du svarar för säkerheten under färden med båtens sjöduglighet och ditt sjömanskap.
- Vad händer om skepparen inte kan sköta sin uppgift? Kom du ihåg att lära upp de övriga ombord och utnämna en reserv åt dig själv?
- Du svarar även för att vattnen hålls rena. Se till, att skräpet samlas upp och förs i land till närmaste insamlingsplats.

UNDER EN LÄNGRE FÄRD SVARAR DU FÖR SÄKERHETEN GENOM ATT

- Lyssna på radions väderleksrapport. Ta reseradion med dig!
- Meddela rutten och tiden för din återkomst till dina anhöriga eller vänner. Gör inte upp en alltför snäv tidsplan, till sjöss kan det uppstå oförutsedda dröjsmål.
- Meddela hem hur långt du har kommit på färden.
- Onödiga alarm och spaningsuppdrag undviks, om du per telefon meddelar om förändringar i rutten eller dröjsmål. Du kan även göra en avstickare till en sjöbevakningsstation eller ringa till närmaste polis för att få ditt meddelande framfört.
- Om du vet, att du är försenad och ser spaningsbåtar, anmäl dig då. Det kan gälla dig. På detta sätt undviks onödig spaning och man meddelar hem att du är välbehållen.
- Om du efter hemkomsten får veta, att sjöräddningen är alarmerad för att söka efter dig, meddela genast om din ankomst till sjöräddningscentralen.
- Det bästa kommunikationsmedlet till sjöss är en fungerande radiotelefon eller mobiltelefon. Kom ihåg att kontrollera telefonens hörbarhetsområde och använd inte telefonen i onödan!
- Undvik risker. Gör båtfärden njutbar och trygg för alla ombordvarande!



KÖR LIKA MYCKET SOM FÖRR, MEN SPARSAMT

1. BÅT OCH MOTOR

Välj båt och motor efter dina verkliga behov. Båt och motor skall vara avpassade till varandra. Känn din motorbåt väl, så får du ut det du önskar av den utan att pressa den i onödan.

Kom ihåg att

- En motor med styrka litet i överkant garanterar att toppvarv inte behövs för att uppnå den effekt båten förutsätter
- Stor belastning förkortar motorns ålder och ökar bränsleåtgången.

2. BÅT

Ett slätt och lätt skrov gör mindre motstånd i vattnet.

Kom ihåg att

- Alla undervattensdelar bör hållas rena
- Rengör båtens botten då och då under sommaren
- Lämna onödiga saker i land.

3. MOTOR

Motorn är båtens hjärta, sköt den omsorgsfullt enligt instruktionsbokens anvisningar. Om du är tveksam, vänd dig till en fackman, det är för motorns bästa. Använd rätt bränsle och rätta oljor.

Kom ihåg att

- Låt en expert varje år kontrollera förgasaren och tändsystemet
- Kontrollera luftrenarens kondition
- Kontrollera arbetstemperaturen (tillverkarens serviceanvisning)
- Kontrollera bränslesystemet (mängd, renhet, läckage)
- Kontrollera, att startspjället (choken) fungerar rätt
- Kontrollera, att motorn får tillräckligt luft för sin funktion och för ventilationen.

4. PROPELLER

Välj en sådan propeller, att motorn arbetar inom sitt rätta varvtalsområde (tillverkarens rekommendation finns i instruktionsboken). Justera varvtalsområdet då båten är normalt belastad. På utombordsmotorer och INU-motorer är propellerbyte för lägre/högre stigning lätt att utföra.

Kom ihåg att

- Kontrollera att propellern är hel. En skadad propeller ökar bränsleåtgången och kan skada motor och kraftöverföring
- Propellern skall hållas ren
- Ta med en reservpropeller i båten.

5. LAST

Provbelasta din båt på olika sätt, så att du finner viktfördelningen för bästa körekonomi och lättaste gång.

Kom ihåg att

- Beakta tyngdpunktens placering både i längd- och sidled
- Sjövärdigheten minskar och bränsleåtgången ökar vid felaktig belastning
- Utombordsmotorns och INU-motorns riggvinkel skall anpassas efter lasten.

6. KÖRSÄTT

Ditt körsätt är avgörande för bränsleförbrukningen. På sjön behöver man ju sällan röra gasen, det gäller bara att hitta ekonomiläget.

Kom ihåg att

- Röra på gasen så litet som möjligt

- Pröva dig fram till en lägre, mer ekonomisk marschfart
- Anpassa hastigheten till väderleksförhållandena
- Tomgång förbrukar bränsle, men driver inte framåt
- Motorbuller är störande, var aktsam mot miljön.

7. LÅNGFÄRD

Planera färden ordentligt. Den största energibesparingen gör man genom ett förnuftigt ruttval.

Kom ihåg att

- Planera tankningen längs färleden
- Se till att reservtanken är fylld.

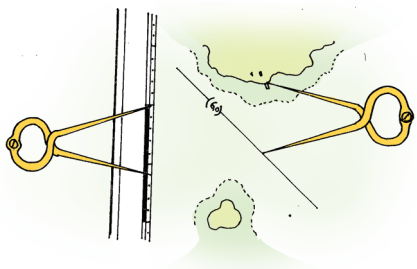
NAVIGERING

Sjökort kan köpas hos Karttakeskus och dess återförsäljare, bokhandlar och branschaffärer. Kortserierna i skala 1:50 000 lämpar sig bäst för båtfarare. Enbladskartorna över kusten och insjöarna lämpar sig också bra för båtbruk. Översiktskartorna i skala 1:100 000 – 1:500 000 lämpar sig för havssegling och ruttplanering. Nyttig information om sjökort, farleder etc. hittar du på webbplats www.traficom.fi/sv/transport/sjofart/sjokort.

Kartserierna förnyas med 2-3 års intervaller. Kartkorrigeringarna, som görs mellan utgåvorna och som anses ha betydelse för båtfarare sammanställs på webbplats www.traficom.fi/sv/vara-tjanster/ underrattelser-sjofarande.

På sjökortet är det mest praktiskt att mäta en distans i nautiska mil eller sjömil. En sjömil är cirka 1852 meter Från skalan på sjökortets vänstra eller högra sida avläser du distans som du mätt upp på sjökortet (bild).

Farten til sjöss anges knop, dvs. sjömil timmen. Om båtens hastighet är sex knop, betyder det att båten tillryggalägger en distans på sex sjömil på en timme.



Då distans, tid och fart behandlas kan någon av dessa räknas ut med tillhjälp av följande formler, då de två övriga storheterna är kända:

$$\text{distansen} = \text{farten} \times \text{tiden}$$

$$\text{farten} = \frac{\text{distansen}}{\text{tiden}}$$

$$\text{tiden} = \frac{\text{distansen}}{\text{farten}}$$

I föregående formler meddelas distansen i sjömil, farten i knop och tiden i timmar. Om man vill

ange tiden i sekunder, vilket kommer i fråga på korta distanser och vid hastighetsmätning, använder man nedanstående formler. Därvid anges tiden i sekunder, distansen i sjömil och farten i knop.

$$\text{distansen} = \frac{\text{farten} \times \text{tiden}}{3600}$$

$$\text{farten} = \frac{\text{distansen} \times 3600}{\text{tiden}}$$

$$\text{tiden} = \frac{\text{distansen} \times 3600}{\text{farten}}$$

För att på ett ungefär räkna ut din fart kan du använda ”spottloggen”. Man mäter då någon del av relingen i meter och ser hur många sekunder det tar för ett föremål att passera det uppmätta avståndet. Farten erhålls ur formeln:

$$\frac{2 \times \text{det uppmätta avståndet (i meter)}}{\text{tiden (i sekunder)}}$$

Exempel: $\frac{2 \times 6 \text{ m}}{4 \text{ s}} = 3$ knop

KOMPASSENS ANVÄNDNING

Kompassens användning som hjälpmedel för orientering till sjöss förutsätter naturligtvis att du känner till principerna för kompassens användning och att du kan omsätta dessa i praktiken.

Också i en liten båt är en handkompass nyttig. Även om du mest rör dig i hemmavattnen och i dagsljus kan du överraskas av exempelvis dimma. Om man gör längre färder och kommer att röra sig också i mörker är kompassen alltid ett oundgängligt hjälpmedel vid navigering.

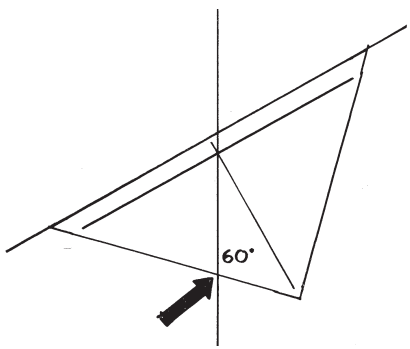
Utöver jordmagnetismen påverkas kompassen även av de magnetfält som bildas av båtens järndelar och elektriska utrustning. När man på sjökortet tar ut en kurs mellan två punkter, d.v.s. den rättvisande kursen, bör man göra de korrigeringar som jordmagnetismen och båtens magnetism förutsätter för att kunna följa den önskade kursen.

KURSUTTAGNING PÅ SJÖKORTET

På sjökortet räknar man alltid kurserna utgående från att horisonten är indelad i 360° gradering. Norr är 0° eller 360°, ost 90°, syd 180° och väst 270°. Den rättvisande kursen (K) mellan två punkter bestäms på kortet så, att man med gradskiva mäter den vinkel, som kurslinjen bildar med kortets nordsydriktning. På gradskivan finns det två graderingar, från vilka man ser gradtalen både för den önskade kursen och dess motsatta kurs.

UTRÄKNING AV KOMPASSKURS

Då man räknar ut kompasskurs bör man beakta både missvisningen som förorsakas av jordmagnetismen och deviationen som beror på magnetismen i båten.



Missvisningen anges i sjökortets kompassros med gradtal och förklaring om missvisningen är västlig eller ostlig. Om missvisningen är ostlig, är förtecknet plus och om missvisningen är västlig, är förtecknet minus. Dessutom anges det år, då missvisningen är definierad samt hur mycket missvisningen årligen förändras. Den årliga förändringen ges i minuter. En minut är ca 0,0167 grad, d.v.s. 60 minut är en grad. Missvisningen

förändras således beroende på, var vid kusten man befinner sig.

Exempel:

Missvisning 7,1° (+6') 2010. Missvisningen för 2010 är således +7,1° eller ost om kartnord och den årliga förändringen +6' eller +0,1°. Enligt detta skulle missvisningen år 2019 vara +8,0° på samma vattenområde.

Deviationen, dess storlek i grader och riktning beror på de magnetfält som förorsakas av båtens järndelar och elektriska utrustning samt styrkan i dessa fält. Deviationens storlek och riktning på båtens olika kurser bör kontrolleras, annars är kompassen opålitlig.

En deviationstabell eller -kurva görs upp för båten. Den anger vilken kompassens avvikelse är från den magnetiska kursen vid olika kompasskurser.

Det är skäl att använda experthjälp när man uppgör deviationstabell eller -kurva.

UTRÄKNING AV KURSER

Båtföraren bör kunna räkna ut kompasskursen, när den rättvisande kursen, missvisningen och deviationen är kända och på motsvarande sätt räkna ut den rättvisande kursen när kompasskursen, deviationen och missvisningen är kända.

Hur man beaktar deviationens och missvisningens förtecken i beräkningarna:

När man räknar från den rättvisande kursen till kompasskursen, förändras förtecknet för både deviationen och missvisningen.

När man räknar från kompasskursen till den rättvisande kursen, bibehålls både deviationens och missvisningens förtecken som sådana.

Exempel:

Den rättvisande kursen är 142° och missvisningen enligt kortets kompassros är +4,2°. Deviationen erhålls från deviationstabellen enligt den magnetiska kursen. Deviationen -12°. Kompasskursen räknas ut på följande sätt:

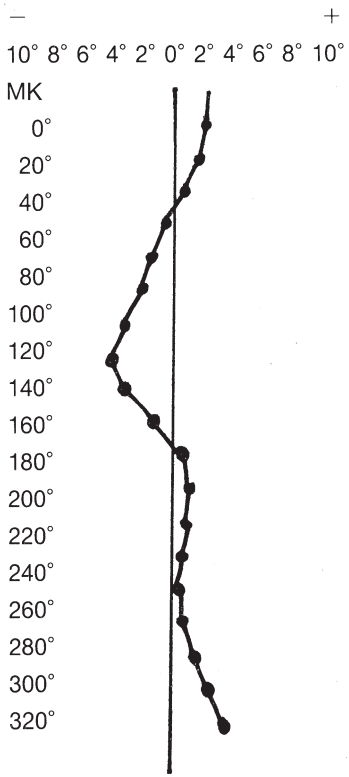
K	142,0°	
missvisning	-4,2°	
Km	137,8°	
deviation	+12,0°	
Kk	149,8° ≈	150°

Exempel:
Båtens kompasskurs är 218°, motsvarande deviation +7° och missvisningen +4,2°. Den rättvisande kursen räknas ut på följande sätt:

Kk	218,0°
Deviation	+7,0°
Km	225,0°
Missvisning	+4,2°
K	229,2° ≈ 230°

När man använder en vanlig båtkompass är det fullt tillräckligt att bestämma gradtalen med en hel grads noggrannhet. I en liten båt kan kompasskursen ändå inte upprätthållas med mera än några graders noggrannhet.

Exempel på en båts deviationskurva:
Den magnetiska kursens värden är insatta på vertikalaxeln. Motsvarande deviationsvärde avläses på horisontalaxeln. De enskilda observationer, enligt vilka kurvan görs upp, kan vara inexakta. När en kompenserad kurva erhålls ur ett stort antal observationer, är informationen om båtens deviation tillräckligt exakt.

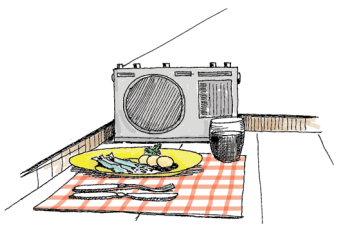


VÄDRET

Det lönar alltid att lysna på väderleksrapporten, även om det är fråga om en kortare båtfärd. Vindhastigheten kan öka snabbt t.ex. i samband med åskskurar och därför är det viktigt att kontinuerligt följa väderutvecklingen.
Väderleksrapporterna för sjöfarande läses dagligen i Rundradion i Radio Suomi kl. 5.50, 7.50, 12.45, 18.50 och 21.50. Under sommartid kan man dessutom lyssna på båtvädret kl. 15.50.
Väderleksutsikterna läses på svenska på Rundradions kanal Radio Vega från måndag till lördag kl. 6.00 och söndagar kl. 7.00, samt ytterligare varje dag kl. 8.00, 12.45, 19.00 och 22.00. Under sommarsäsongen läses det svenskspråkiga båtvädret ca kl. 16.00. De engelskspråkiga sjöväderrapporterna uppläses av säkerhetsradiostationen Turku Radio sommartid kl. 09.33 och 21.33 samt vintertid kl. 8.33 och 20.33 (VHF 16).Väderleksutsikterna för sjöfaranden får man också per telefon: på finska på numret 0600 1 0681 och på svenska på numret 0600 1 0682.

- Meddelande för båtförare ges från maj till och med oktober då vindhastigheten är 11-13 m/s.
- Varning för hård vind ges då vindhastigheten är 14-20 m/s.
- Stormvarning ges då vindhastigheten är 21 m/s eller mer (orkanvarning då vindhastigheten är över 32 m/s).
- Vindvarningar ges både för havsområden och Saimen. Under sommarsäsongen varnar man på havsområden också för åskbyar.

Meteorologiska institutets tjänster kan man lyssna till per telefon, få som textmeddelande eller som mobiltjänster. De färskaste väder- och våghöjdobservationerna, väderöversikten, de regionala vindprognoserna samt information om våghöjd och sjögång, genomsittliga våghöjder,-längder och riktingar får man på numret 0600 1 0660 (på finska) och 0600 1 0670 (på svenska) och som textmeddelande på numret 16161. Till den tjänstgörande meteorologen kan man ring dygnet runt på 0600 1 0600. På webbplatsen www.ilmatieteenlaitos.fi finns aktuell information om sjövädret och i gällande prognoser och varningar samt ytterligare information om Meteorologiska institutets övriga tjänster och gällande tariffer för telefontjänster.



VINDHASTIGHETEN

m/s	Beaufort	Benämning	Verkan
0	0	lugnt	spegellungt vatten
1-3	1-2	svag vind	korta vågor, kammarna bryts inte
4-7	3-4	måttlig vind	vågkammarna bryts
8-13	5-6	frisk vind	vågorna blir större, vita skumkammar allmänt
14-20	7-8	hård vind	sjön tornar upp sig och bryter, skumstrimmor i vindriktningen
21-		storm	mycket höga vågor, havsytan vit av skum, nedsatt sikt

Under båtfärden lönar det sig att själv följa med vädrets utveckling genom att iakttaga förändringarna bl.a i temperaturen, lufttrycket, vinden och molnigheten. Vädret förefaller ofta bättre sett från landbacken än det är till sjöss.

I DIMMA OCH STORM

Om du aldrig varit ute med båt i hård sjögång och blåst eller blivit överraskad av dimma, kan du inte föreställa dig hurdant det är. Inga böcker om båtliv och inga fotografer kan förmedla de verkliga stämningarna i sådana situationer.

I hårt väder blir alla vardagliga sysslor besvärliga och kräver fysisk ansträngning. Vädret är alltför hårt när vågor och vind hindrar dig från att manövrera som du vill med båten. Den viktigaste regeln när dimma eller storm överraskar är:

Om din båt ligger säkert för ankar vid lämplig strand eller förtöjd i skyddad hamn, bege dig inte ut, utan invänta bättre väder!

Om du redan är till sjöss när stormen eller dimman kommer, sök dig omedelbart i skydd och styr bort från farleden!

Det är inte feghet eller bevis på dåligt sjömanskap att stanna i land och vänta. Erfaret båtfolk utmanar inte naturkrafterna.

I DIMMA MED BÅTEN

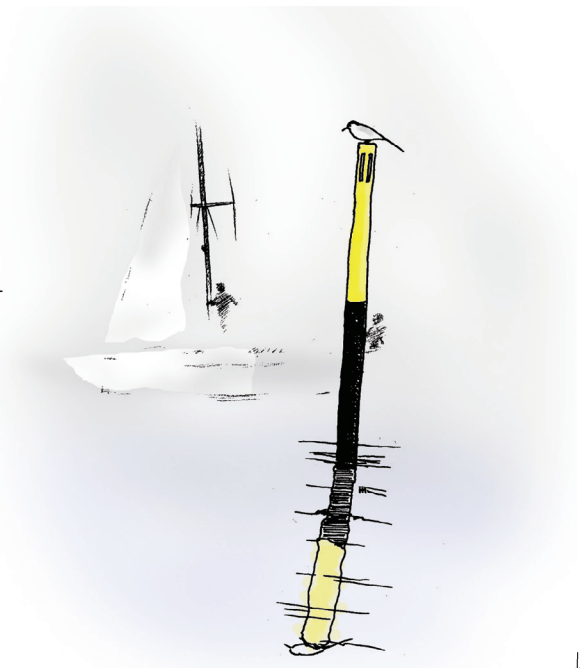
- Lita på din kompass.
- Om du inte är säker på din kunskap i navigering, ankra din båt genast ytterom farleden.
- Du kan observera din kurs genom att lägga ut 3-4 båtlängder lång lina från aktern. Om linan hålls rak, betyder det att du håller rak kurs.
- Kom ihåg att vårdimman kan skymma landskapet på några minuter.
- Om dimman överraskar dig och du inte har möjligheter att ankra, rita genast in din position på sjökortet. Glöm inte den fortsatta bestickföringen.
- Ordna med utkik.
- Lyssna på ljudsignaler, ge signaler själv.
- Ha flytvästarna påtagna.
- Rigga upp radarreflektorn.

I STORM MED BÅTEN

- Reva dina segel i tid.
- Surra all lös utrustning.
- Kontrollera säkerhetsutrustningen, gör ankaret klart, håll åror eller paddel till hands.
- Fyll varm dryck i termosflaskor.
- Om du är nära stranden, sök dig till närmaste skyddshamn, om den är lätt att nå. Om du inte kommer säkert i land, håll dig då hellre i öppna vatten; du behöver manövreringsutrymme.

Förberedande åtgärder:

- Följ med väderleken.
- Öva Man överbord -situationer.
- Håll din navigeringsutrustning i skick och kom ihåg att göra upp en deviationstabell.
- Håll alltid flytvästarna påtagna.
- Kom ihåg, att säkerhetsutrustningen inte är till någon nytta, om man inte kan använda den.

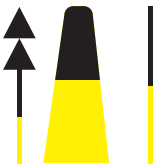


SJÖMÄRKEN

Remmare används för att ange för sjöfarten farliga hinder såsom grynnor och grund, vrak osv. eller med andra ord för att pricka ut en farled.

Prickningen grundar sig på två olika system, kardinalsystemet som följer väderstrecken och lateralsystemet som anger farledens sida. I kardinalsystemet visar remmaren den säkra sidan i förhållande till väderstrecket. I lateralsystemet finns det alltid en likadan remmare på samma sida om farleden. Inpränta farledens lateralriktning. Den finns angiven på sjökortet.

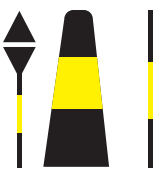
KARDINALMÄRKEN



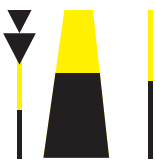
NORDMÄRKEN Farleden finns norr om remmaren.
Minnesregler: nordmärkets korgar pekar uppåt eller mot kartnorr. Korgens spetsar visar att den svarta randen finns upptill på stången.

VÄSTMÄRKEN Farleden går väster om remmaren.
Minnesregler: Korgen har smal midja ”som en väst”. Korgens spetsar utvisar den svarta randens placering på mitten av stången.

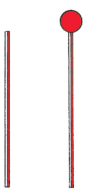
GRUNDMÄRKE Färg: svart stång med röda horisontalränder. **Toppmärke:** två svarta klot. Märket får passeras på alla sidor.



OSTMÄRKEN Farleden går öster om remmaren.
Minnesregler: Korgen är ”rund som en ost”. Korgens spetsar visar att de svarta ränderna är placerade upptill och nedtill på stången.

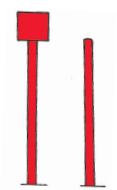


SYDMÄRKEN Farleden går söder om remmaren.
Minnesregler: Korgens spetsar visar nedåt eller kartsyd. Korgarnas spetsar utvisar att den svarta randen är placerad nedtill på stången.

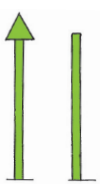


MITTLEDSMÄRKE Färg: vertikala röda och vita ränder.
Toppmärke: ett rött klot.
Märket utvisar, att det runt omkring märket finns farbart vatten. Utmärker t.ex. farledens mittdel eller mittlinje.

LATERALMÄRKEN



BABORDSMÄRKE ELLER VÄNSTERMÄRKE
Färg: röd
Toppmärke: röd cylinder



STYRBORDSMÄRKE ELLER HÖGERMÄRKE
Färg: grön
Toppmärke: grön triangel

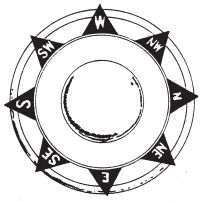
ANVÄNDNING AV SJÖKORTET

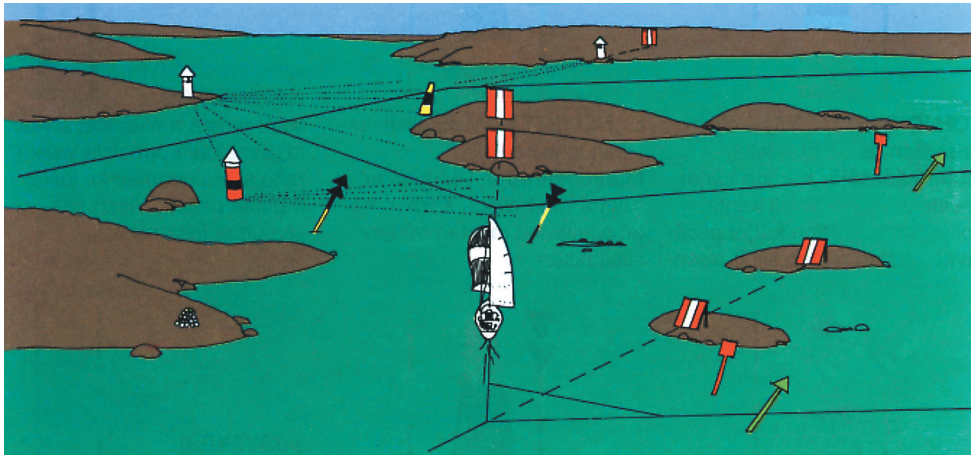
Ett tidsenligt sjökort är nödvändigt då du rör dig i okända vatten. År 2003 inleddes en sjökortsförnyelse, under vilken de gröna sjökorten ersätts med nya blå sjökort. Uppdateringsarbetet slutfördes år 2009.

Bilderna på detta uppslag visar alla samma skärgårdslandskap.

Landskapet så som den ser ut på sjökortet. ▶
Din kurs är rakt västerut och du befinner dig vid pilen.

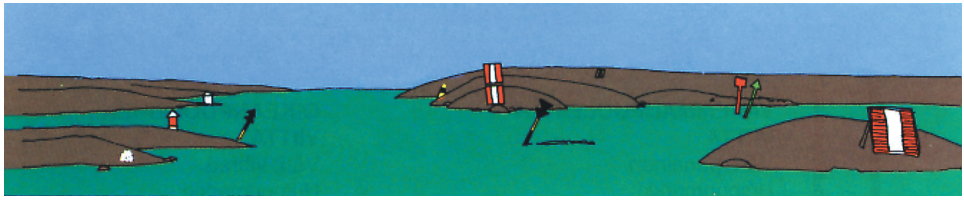
LÄR DIG SJÖKORTETS TECKENFÖRKLARING!



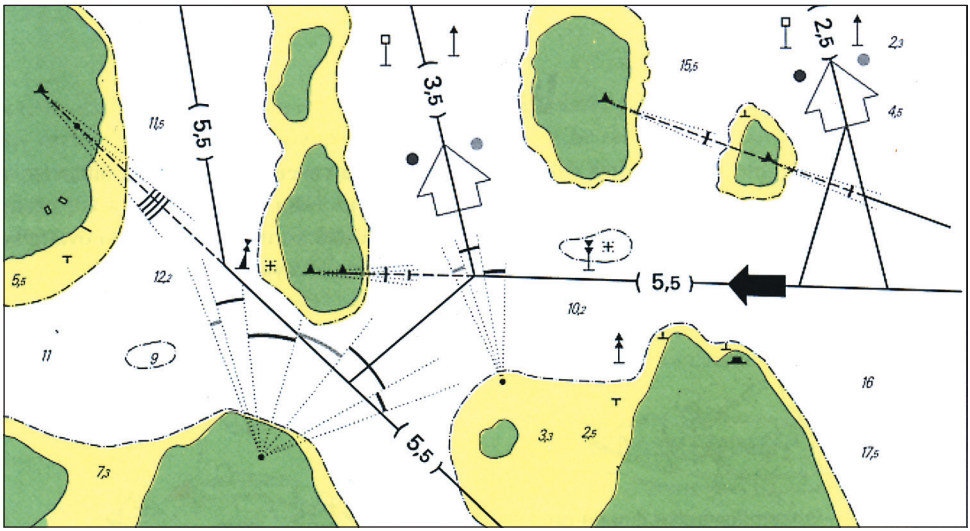


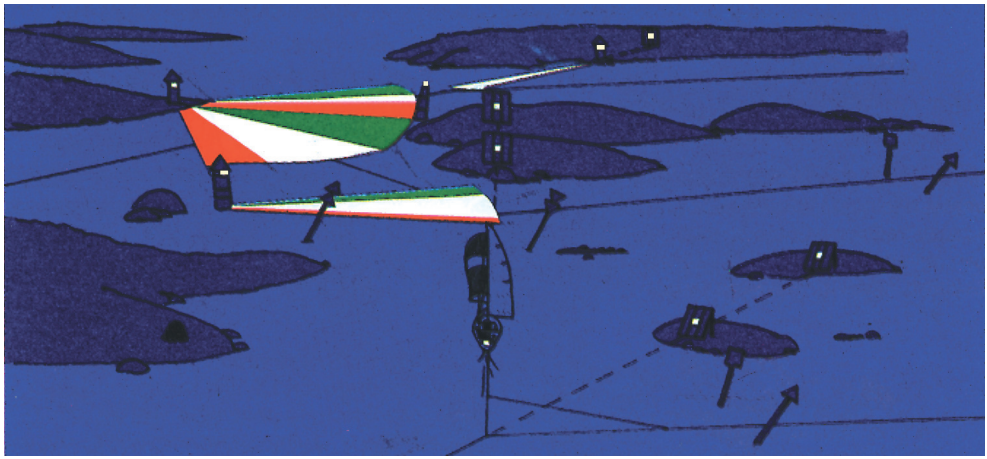
Landskapet sett ur fågelperspektiv och din båt är på väg västerut.

I skärgårdsfarlederna och i leder, som leder in från havet till kusten, används linjemärken, vilkas riktning är antecknad på sjökortet.



Landskapet som du ser det från din båt.





Landskapet sett i mörker. När du rör dig i den vita sektorn mot fyren, har du på din högra sida den gröna och på den vänstra sidan den röda sektorn. När du rör dig bortåt från fyren ser du ljusen omvänt. Den gröna och den röda sektorn varnar för icke segelbart område.

I trångt farvatten används linjefyrar och du är mitt i leden, när den längre bort belägna fyren (upptill) är i linje med den närmare (nedtill) belägna fyren.

Landskapet sådant du ser det i mörker från din båt.

LJUS

Det är farligt och lagstridigt att köra i mörker utan ljus. Avsaknad av belysning under dygnets mörka timmar kan i fall av sammanstötning inverka på skuldfrågor.

Kontrollera dina ljus i god tid före mörkrets inbrott. Olika båtar är förpliktade att föra olika slags ljus. På detta sätt kan man även i mörker sluta sig till vem som väjer. Försäkra dig om, att du för rätta ljus och att de är reglementsenliga.

RODDBÅT Minimikravet är, att roddbåten har till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna med vitt ljus.

ÖPPEN MOTORBÅT UNDER 7 m Motorbåt under 7 m, på vars skrov eller däckshus icke på minst 1 m höjd från vattenlinjen finns lämplig plats för anbringande av sidoljus, kan visa runtlysande vitt ljus.

MOTORBÅT UNDER 12 m Båtens sidoljus kan sammanföras till en sammansatt lanterna.

SEGELBÅT UNDER 7 M Minimikravet är, att segelbåten under 7 m har till hands en elektrisk lampa eller en tänd lanterna med vitt ljus.

SEGELBÅT FÖR MOTOR Segelbåt, som går för motor, använder alltid även toppljus.

SEGELBÅT UNDER 20 M Segelfarkost i rörelse skall visa sidoljus och akterljus.

SEGELBÅTENS MASTLJUS En segelbåt under 12 m kan då den går för segel ersätta sido- och akterlanternorna med en kombinationslanterna i masttoppen.

MÖRKERNAVIGERING

Som nybörjare är det bäst att du undviker att röra dig till sjöss i mörker. **Lär dig följande för färder i mörker:**

- användning av lanternor och andra ljus samt ljusens betydelse
- sjömärkens ljussymboler
- skenets färg och ljuskaraktär hos olika fyrar samt ljusen i utprickade farleder
- mörkernavigering.

Kontrollera din båts
- lanternor
- kartljus.

TAG MED DIG EN BRA FICKLAMPA!

kontinuerligt blinkande ljus (kl. 12) = nordmärke

tre blinkningar (kl. 3) = ostmärke

sex blinkningar (kl. 6) = sydmärke

nio blinkningar (kl. 9) = västmärke

FLYTVÄSTARNA SKALL ALLTID VARA PÅTAGNA!

FÖRSTAHJÄLPSUTRUSTNINGEN I BÅTEN

Kom ihåg att utrusta din båt så att du klarar eventuella nödlägen utan utomståendes hjälp.

I livshotande situationer, exempelvis om det gäller drunknande, nedkylda eller svårt brända människor beror räddning av liv mera på hur räddarna bevarar sin sinnesnärvaro och hur de använder sitt vetande och sitt sunda förnuft än på vad förstahjälpsväskan innehåller. Ta en förstahjälpskurs hos Finlands Röda Kors! Små skavanker läker sig själva.

Bäst lönar det sig att skaffa en komplett förstahjälpsväska, som i huvudsak innehåller förbandsmaterial. Den kan kompletteras med uppblåsbara spjälor och en läkemedelsförpackning. Behovet av olika slags läkemedel är inte stort, men värkmedicin, medel mot ormbett, salva för brännsår och sjösjukemedicin är det klokast att alltid ha med sig. Var och en har naturligtvis med sig sina personliga läkemedel.

Båtlaget hamnar i en besvärlig situation, om båtens skeppare skadar sig eller insjuknar och ingen annan ombord kan handskas med båten.

Se till att du alltid har en viceskeppare i din båt!

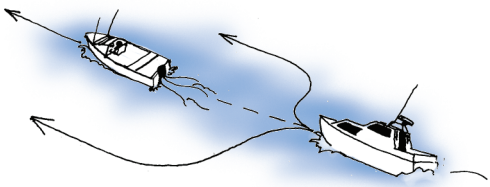
Med tanke på nödsituationer finns det en regel som är användbar i alla lägen:
EGEN HJÄLP ÄR ALLTID BÄSTA HJÄLP och
EGEN HJÄLP ÄR OFTAST ENDA HJÄLP

VÄJNINGSREGLER

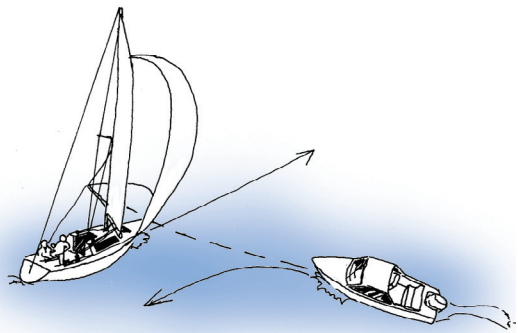
För att kunna röra sig till sjöss smidigt och utan att störa andra båtar bör man känna till väjningsreglerna, som ingår i Sjövägsreglerna och Reglerna för inre farvatten.

En småbåtsförare bör speciellt minnas, att motorbåt under 7 meter och med max. 7 knops, fart roddbåt, samt segelbåt under 7 meter bör, då den rör sig i märkt farled, om möjligt hålla undan för fartyg över 12 meter.

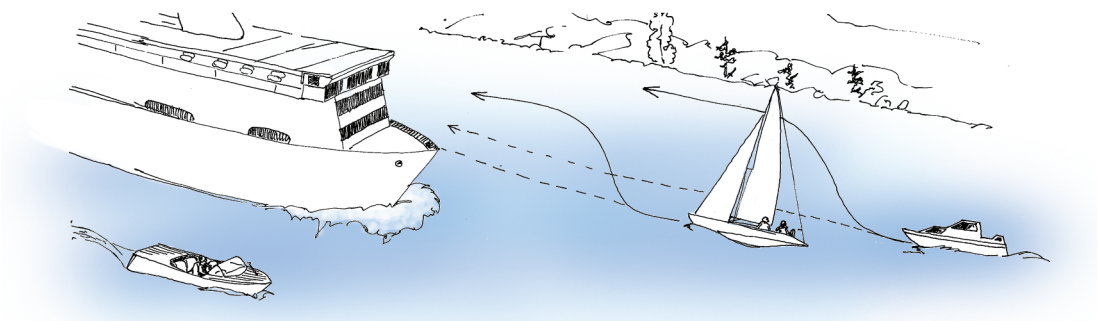
VÄJNINGSREGLER



Omkörande båt (också segelbåt) skall väja för den båt som körs om.

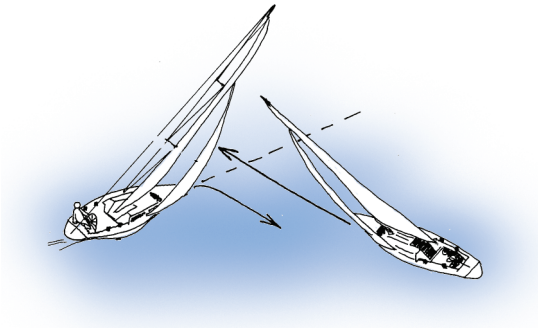


Motorbåt väjer för segelbåt.

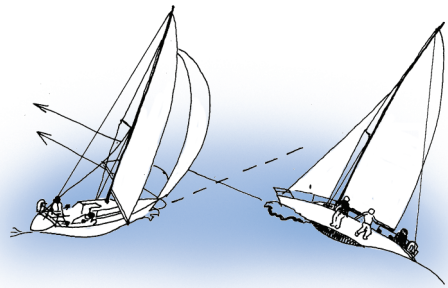


I trånga farleder skall man hålla sig så nära farledens högra sida som möjligt. Båtarna får inte hindra fartyg som endast kan röra sig i mittleden. Undvik livligt trafikerade fartygsleder.

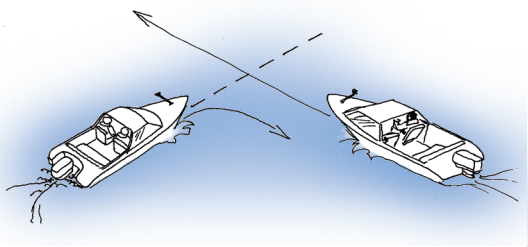
Alla som rör sig till sjöss bör kunna sjövägsreglerna och reglerna för inre farvatten!



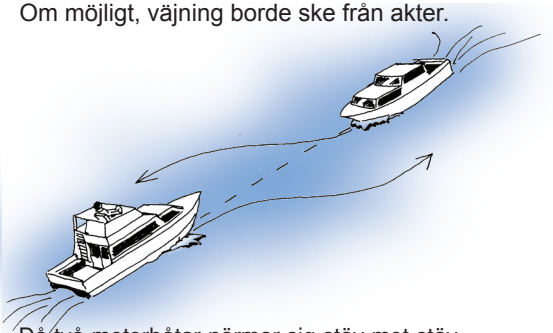
Segelbåten som har vinden in på babords sida väjer.



Om segelbåtarna har vinden in på samma sida väjer den som är i lovart.
Om möjligt, väjning borde ske från akter.



Då två motorbåtar ligger på skärande kurs väjer den som kommer från vänster och undviker att gå för om den andra båten.



Då två motorbåtar närmar sig stäv mot stäv väjer bägge till höger.

Håll ständig syn- och hörselobservation. Håll alltid den hastighet som tryggheten kräver i var situation. Var särskilt försiktig i trånga farleder och vid dålig sikt. Motorbåtar skall alltid då det är möjligt sträva till att passera segelbåtar i lä. Segelbåtar borde undvika att kryssa i trånga farleder - använd hellre hjälpmotorn.

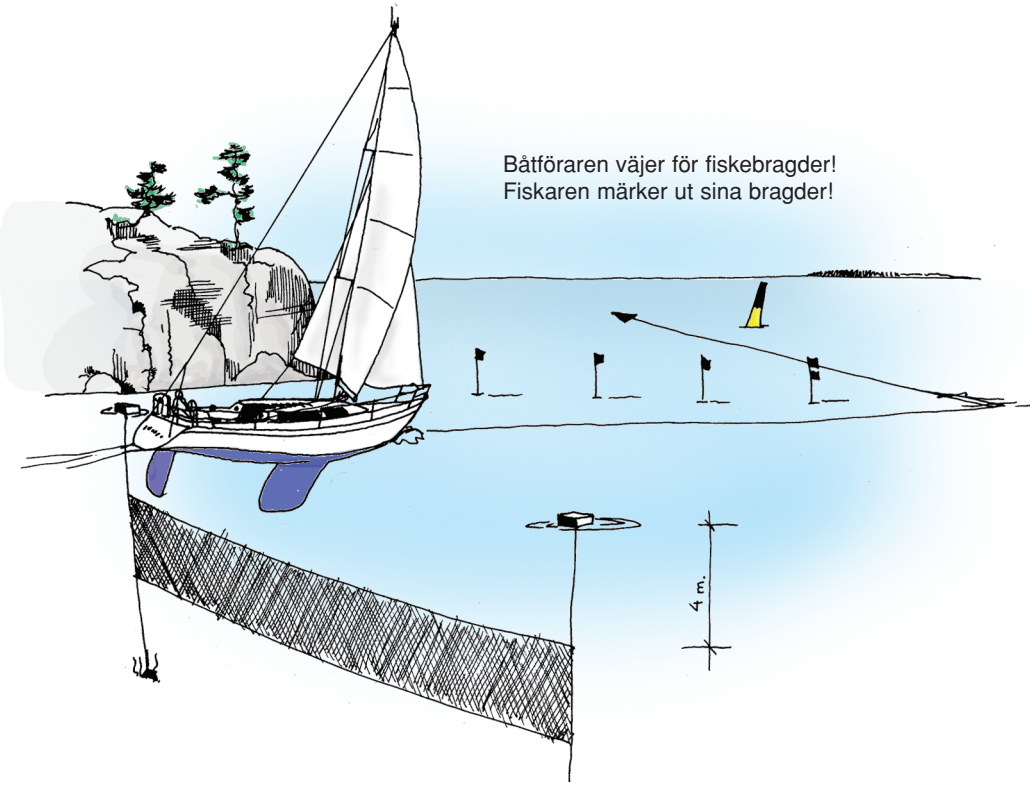
Räkna med att segelbåtar behöver mycket utrymme för att vända.

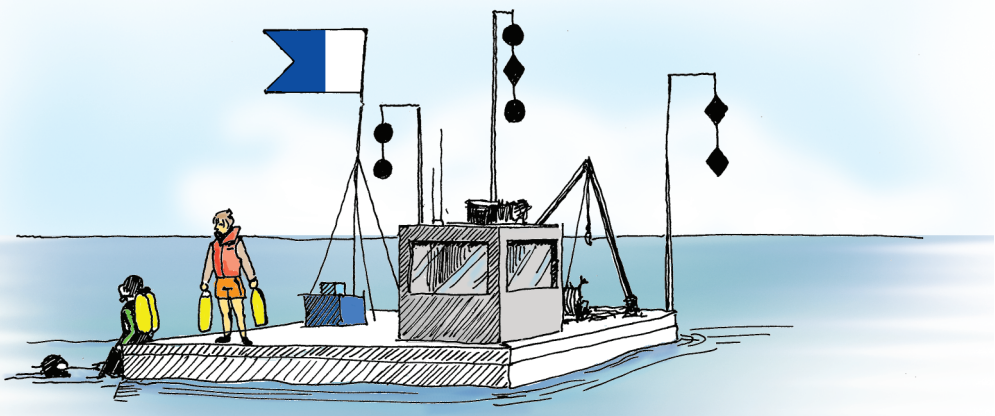
Kom ihåg att segelbrädet är en segelbåt och vattenjeten är en motorbåt.

Korrigera din fart och kurs i god tid vid omkörnings- eller väjningssituationer.

Om du inte är väjningsskyldig, håll din kurs och hastighet. Om sammanstötning förefaller oundviklig, väj!

Bestämmelserna om väjning och båtarnas inbördes skyldigheter finns i Sjövägsreglerna 12-18 och i Reglerna för inre farvatten, 2. kapitlet.





Dykare i vattnet, signalflagga A. Minska hastigheten och passera på tillräckligt avstånd. Tillåten passagesida är utmärkt med dubbelkon och förbjuden sida med två klot ovanför varandra. Användningen av märkena är frivilligt och de kan användas tillsammans eller separat.

BÅTLIVET OCH NATUREN

I Finland tillåter allemansrätten också landstigning i s.k. naturhamnar. Båten kan ankras eller man kan ta iland med den nästan var som helst, ifall det inte är förbjudet enligt sjökortet eller sjöfartsmärken, eller specifikt av markägaren. Vid bebodda stränder får man inte ta iland och inte ankra i närheten av dem. Man skall komma ihåg att respektera fastigheternas ro.

Många utfärdshamnar i Finland är så populära, att de är försedda med ordnad avfallshantering, torrklosett och en eldstad för grillning. Den ved för eldning, som kanske finns på platsen, skall användas sparsamt, för att den skal räcka också till andra. Även om det inte finns brännved, får man inte heller avverka den från grannskapets skog.

Användningen av utfärds- och naturhamnar förutsätter alltid, att man respekterar naturen och principen är, att den nästa som gör strandhugg skall finna en lika prydlig och angenäm plats som den du just njutit av. Öppen eld får inte uppgöras på annans mark och växterna får inte skadas. Kom också ihåg att respektera fåglarnas häckningsplatser och håll dina keldjur kopplade. Observera begränsningarna i rörelse- och landstigningsfriheten på naturskyddsområden, sälhällar samt försvarsmaktens öar och skyddsområden. Observera också de begränsningar som rör fritidsfisket.

HÅLL SKÄRGÅRDEN REN RF – BÅTFOLKETS EGEN MILJÖORGANISATION

Håll Skärgården Ren rf är miljöorganisationen för alla båtfarare och de som uppskattar rena vatten. Föreningen har arbetat för skärgårds- och insjöområdenas renhet, trivsel och säkerhet redan fr.o.m. år 1969. Miljövårdsarbetet d.v.s. Sälle-tjänsterna, såsom flytande sugtömningsstationer, avfallsstationer, torrtoaletter och utfärdshamnarnas servicearbeten, befrämjar båtlivs- och utfärdsmöjligheterna såväl i skärgårds- och kustområden som i insjö-Finland. Förutom upprätthållandet av Sälle-tjänsterna söker HSR rf lösningar för bl.a. att förebygga nedskräpningen och övergödningen av vattendragen samt användningen av skadliga kemikalier till sjöss. Stöd HSR rf:s viktiga skyddsarbete och inlös rätten att använda de tjänster HSR rf erbjuder genom att ansluta dig som medlem.

Det är lätt att ansluta sig som medlem via webbplatsen. Medlemmarna får tillgång till Sälle-tjänsterna samt via posten hem ett Sälle-märke, medlemstidningen Sälle samt fakturan på medlemsavgiften. SMS kostar lika mycket som din operatör debiterar för sms i hemlandet. Se ytterligare www.pidasaaristosiistina.fi

Exempel på Sälle-tjänster för båtfararen:

1. Bli medlem i HSR rf så får du alla Sälle-avfallsstationer, Sälle-tömningsstationer för septiktankar och dassen till ditt förfogande samt Sälle-märket och medlemstidningen.
2. Då septiktanken fylls skall du använda sugtömningsstationen. Redan det som en människa producerar under ett dygn ger i vattendraget en tillväxtpotential för ca 2,5 kilo alger!
3. Kom ihåg avfallssorteringen också i båten.
4. Kasta inte tobaksfimparna över bord, för de komposteras inte utan sönderfaller i mikroplast och tunggifterna som stannat i filtret frigörs i vattnet.
5. Undvik giftfärger! Alternativa sätt att hålla bottnen rent finner du på HSR rf:s webbplats.
6. Kom ihåg allemansrätten och skyldigheterna

Låt oss tillsammans hålla skärgården ren också för kommande generationer!

HUR MÅNGA HÄSTKRAFTER ÄR EN KILOWATT?

KNOPAR TILL KILOMETER (ca)

knop	km/h	knop	km/h
1	2	18	33
3	6	20	37
5	9	25	46
8	15	30	56
10	18	35	65
12	22	40	74
15	28		

KILOMETER TILL KNOPAR (ca)

km/h	knop	km/h	knop
5	3	30	16
10	5	40	22
12	6	50	27
14	8	70	38
16	9	100	54
18	10	120	65
20	11		

NAUTISKA MIL TILL KM (ca)

km	mil	mil	km
1	0,54	1	1,85
5	2,70	5	9,26
10	5,40	10	18,50
15	8,10	15	27,78
20	10,80	20	37,04
25	13,50	25	46,30
30	16,20	30	55,56
35	18,90	35	64,82
40	21,60	40	74,08
50	27,00	50	92,60

METER OCH FOT (ca)

meter	fot	fot	meter
1	3,28	1	0,30
2	6,56	2	0,61
3	9,84	3	0,91
4	13,12	4	1,22
5	16,40	5	1,52
6	19,69	6	1,83
7	22,97	7	2,13
8	26,25	8	2,44
9	29,53	9	2,74
10	32,81	10	3,05

KILOWATT OCH HÄSTKRAFT (ca)

kW		hv	kW		hv	kW		hv
0,736	1	1,36	11,0	15	20,4	47,8	65	88,3
1,47	2	2,72	11,8	16	21,7	51,5	70	95,1
2,21	3	4,08	12,5	17	23,1	55,2	75	102
2,92	4	5,44	13,2	18	24,5	58,9	80	109
3,68	5	6,80	14,0	19	25,8	62,6	85	116
4,42	6	8,15	14,7	20	27,2	66,2	90	122
5,15	7	9,51	18,4	25	34,0	69,9	95	129
5,89	8	10,9	22,1	30	40,8	73,6	100	136
6,62	9	12,2	25,8	35	47,6	147	200	272
7,36	10	13,6	29,4	40	54,4	221	300	408
8,10	11	14,9	33,1	45	61,2	294	400	544
8,83	12	16,3	36,8	50	68,0	368	500	680
9,57	13	17,7	40,5	55	74,7			
10,3	14	19,0	44,2	60	81,5			

MAN ÖVERBORD

En Man överbord -situation är alltid allvarlig. Det lönar sig att öva på förhand i gynnsamt väder. I storm, mörker eller dimma finns det ej mera tid för övning.

En som har fallit i vattnet från en liten båt, skall alltid hjälpas ombord över båtens akter. Om man försöker få honom i båten över sidan kan båten stjälpa. En repögla som hänger över aktern underlättar lyftet. Öva genom att stjälpa båten med flit. Om båten har badstege, skall den nödställde hjälpas ombord med tillhjälp av stegen. Stegen skall gå ner minst en halv meter i vattnet och bör kunna fällas ned till sin fulla längd också av den som ligger i vattnet.

ALLMÄNT

Vid räddningsmanövrer är det ofta fråga om minuter. En välinövad livräddning går till på följande sätt:

- Den som först ser olyckan ropar med hög röst ”Man överbord!” Då skall alla ombordvarande vara beredda att hjälpa.
- En livboj kastas, även om den nödställde skulle ha flytvästen påtagen.
- Den nödställde skall hela tiden vara inom synhåll. Den som sköter navigeringen skall avläsa kompasskursen och anteckna tidpunkten för det fall att den nödställde försvinner ur sikte.
- Om man seglar startar man motorn, går upp i vind, tar ned seglen, vänder och kör fram till den nödställde så, att båten ligger tvärs för vinden och den nödställde i lä om båten. Låt båten driva mot den nödställde och använd propellern bara just så mycket att man får grepp om den nödställde ungefär midskepps på båten.

Att göra upp bestämda regler för ett nödläge är svårt, men i allmänhet är det säkrare att vara i lovart än att vara i lä. Då finns det inte risk för att räddaren skulle driva bort från den nödställde. Men om det går hög sjö, kan en båt i lovart krossa den nödställde. Man handlar således enligt lägets krav. Viktigast är att komma så nära den nödställde som möjligt. Om ett barn faller överbord, bör en vuxen med livboj alltid hoppa efter - men någon bör också stanna kvar i båten.

BÅTEN KANTRAR

- Håll dig fast i båten.
- Kasta en fasthållningslina över den kantrade båten.
- Låt inte årorna driva iväg.
- Försök att komma upp i den vattenfyllda båten över aktern.

BÅTEN SJUNKER

- Dela ut allt som flyter, även åror, trallar osv.
- Håll dig tillsammans med de andra, simma med dem till närmaste strand eller skicka den bästa simmaren efter hjälp.
- Hjälp de svagare.
- Ge nödsignaler.

Öva Man överbord -situationer på sommaren och i lugna förhållanden!

DET KALLA VATTNET ÄR EN LÖMSK MOTSTÅNDARE

Om en människa uppehåller sig alltför länge i vattnet, även om det ej är för kallt för simning, förlorar hon småningom medvetandet och avlider slutligen.

Organismen hos en människa som hamnar i kallt vatten försvarar sig mot nedkylning genom att koncentrera sin blodcirkulation i kroppens kärnområde. Muskulaturen börjar vibrera för att producera mera värme. När temperaturen i armar och ben sjunker, försvagas snabbt förmågan att gripa tag i och hålla fast i föremål. Huvudet, halsen, armhålorna och ljumskarna avger mycket värme i det omgivande vattnet. Efter hallucinationer och en känsla av välbefinnande följer medvetslöshet och slutligen döden. Läget blir ytterst kritiskt, när kroppstemperaturen sjunker under 30°.

När man faller överbord, är den första regeln att hålla sig lugn. Om närmaste strand är långt borta lönar det sig inte att försöka ta sig dit. Det är bättre att flyta med tillhjälp av flytväst eller något annat flytmedel. Om båten har kantrat, är det klokast att kliva upp på båten och där invänta hjälp.

När man väntar på hjälp i vattnet skall man undvika alla onödiga rörelser, de förorsakar förlust av kroppsvärme. Bäst är det att inta den s.k. HELP-ställningen eller fosterställningen, som innebär att man stödd av flytvästen lutar sig bakåt och drar upp benen mot bröstet.

Räddaren bör minnas, att de kritiska ögonblicken infaller genast efter det att den nödställde lyfts ur vattnet. Felaktiga hjälpåtgärder kan vara ödesdigra.

En starkt underkyld människa är medvetslös och blek. Pupillerna är vidgade, musklerna stela, andningen långsam och svår att observera. Man känner inte den nödställdes puls. Symptom på lindrigare underkylning är att man går stapplande, är sömnig och lätt faller omkull. Omdömmes- och initiativförmågan avtar.

ANVISNINGAR FÖR VÅRD AV PERSON SOM RÄDDATS FRÅN KALLT VATTEN

- Ta försiktigt av de våta kläderna utan att lyfta den nödställdes armar och ben.
- Svep in den nödställde i filtar eller sovsäck.
- Låt en annan person med normal temperatur lägga sig som ”värmebatteri” i samma sovsäck.
- Om personen är vid medvetande, ge varm sockerblandad dryck.
- Man får under inga omständigheter ge alkohol åt den nödställde.
- För inte den nödställde in i en varm bastu, ge inte heller massage.
- En svårt underkyld person bör få sjukhusvård.
- Placera en medvetslös liggande på sidan, så att andningsvägarna hålls öppna.
- Upplivningen inleds inte innan en professionell hälsovårdare konstaterat, att hjärtat har stannat. Tryckupplivningen kan få ett ännu svagt fungerande hjärta att helt stanna.

HUR INVERKAR DET KALLA VATTNET:

Vattentemperaturen C°	Medvetslöshet inträder	Döden inträder
under 0	15 min	under 45 min
0-10	15-60 min	30 min-2 timmar
10-15	1-2 timmar	1-3 timmar
15-21	2-7 timmar	2-40 timmar

Hur länge man överlever i vattnet påverkas av många faktorer, bl.a. ålder, fysisk allmänn kondition och psykisk uthållighet.

PÅ GRUND

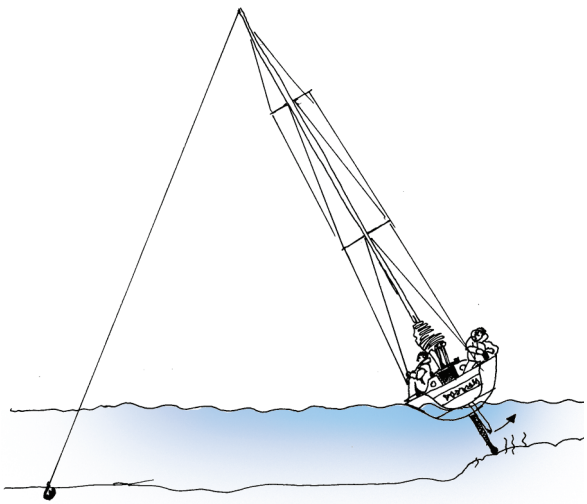
När man kör på grund, är det lika viktigt som i alla andra nödlägen att hålla sig lugn.

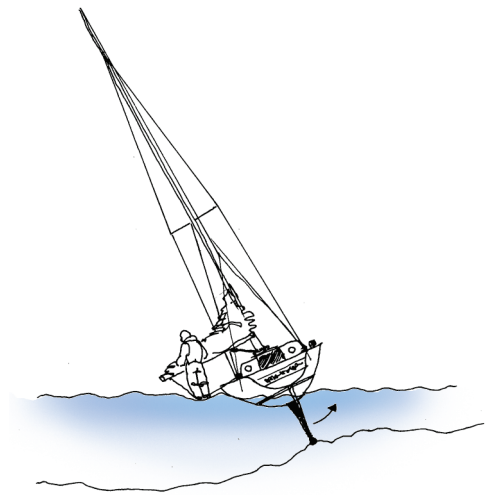
Om båten inte fått läckor, försöker man lösgöra den genom att flytta den bakåt på kontrakurs. I en segelbåt kan man använda vinscharna efter det att man har fört ankaret tillräckligt långt från båten.

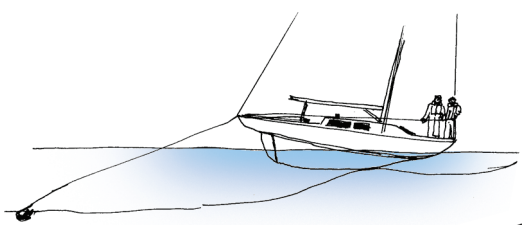
Om båten fått läckor är det i allmänhet lätt att hitta dem. De täcks om möjligt från utsidan, varvid vattentrycket håller tätningen på plats. Stora hål kan man täta med tillhjälp av koniska träpluggar, med vilka man kilar in t.ex. tyg, bitar av presenning eller trassel.

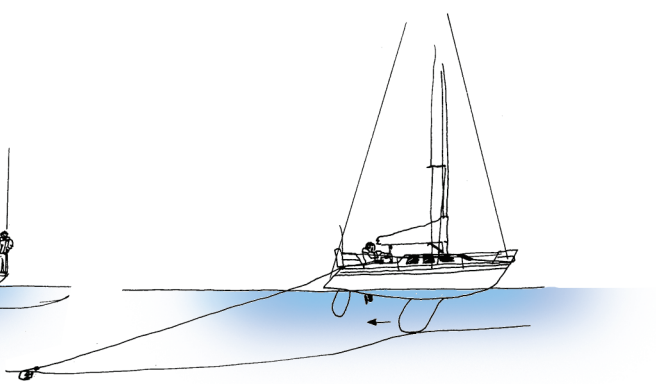
Man kan även föra båtens presenning under skrovet och täta den mot båtsidorna.

När man får båten flott och den flyter fritt, styr man mot närmaste strand. Ibland, särskilt om havet är lugnt och läckorna stora kan det vara bäst att stanna på grundet utan att alls försöka få båten loss. Hjälp tillkallas med nödsignaler, raketer eller telefon.









BÅTBRANDEN ÄR ALLTID FARLIG

En båtbrand är alltid farlig, den enda vägen till räddning är vattnet. Bensin och speciellt förångad bensin är det farligaste tänkbara. Den vanligaste orsaken till båtbrand är att förångat bränsle antänds av låga eller gnista. En kaffekopp förångad bensin motsvarar till sin sprängverkan ett och ett halvt kilo dynamit…

Man kan förhindra brand i båten genom att vara aktsam. En av de viktigaste förebyggande åtgärderna är att ha en välfungerande ventilation. Ångorna från brinnande vätskor samlar sig nämligen, genom att de är tyngre än luften, på båtens botten. Särskilt känsliga är utrymmena för bränsletankar, mellanrummet mellan båtbottnen och durken - kölsvinet - samt ackumulatorfack och förvaringsplatserna för flytgasflaskor. Det finns flytgasanläggningar i många båtar och alltför ofta har de, trots all information, installerats fel. Installera alltså inte själv flytgasapparatur!

Båtar med inu- eller inombordsmotor har i allmänhet maskinell ventilation av motorutrymmet. Fläkten bör alltid kopplas på före motorn startas; minimitiden som rekommenderas är två minuter. Kom ihåg att man aldrig får tända öppen eld, starta motorn eller koppla på andra aggregat som kan åstadskomma gnistor, innan man noggrannt ventilerat båtens innerutrymmen.

En gnista kan även uppstå i felaktiga elinstallationer. Detta är också förutom förgasat bränsle den allmännaste orsaken till båtbränder.

Regelbunden service av elanordningarna är en viktig förebyggande åtgärd. Endast reservdelar som lämpar sig för båtbruk får användas.

SÅHÄR FÖRHINDRAR DU BÅTBRAND

- Bryt alltid strömmen före motorservice antingen genom att öppna huvudströmbrytaren eller genom att lösgöra ackumulatorns jordade kabel.
- Använd icke bränsletankar eller -tratt av plast. En plasttratt kan åstadkomma friktionsgnistor vid kontakt med metall.
- Vid tankning släck alltid motorn och stäng av alla aggregat, som fungerar med bränsle eller gas.
- Rök inte när du tankar!
- Ventilera motorn efter det den varit i gång och före start. Lukten av bränsle är ALLTID ett tecken på fara.
- Förhindra bränsleläckage och gnistbildning.
- Kom ihåg att en läckande förgasare alltid är farlig. Det lönar sig att installera ett med metallnät försett insamlingskärl under motorn. Då sugs det bränsle som läckt ut in i insugningskanalen av undertrycket. Om motorn ej har luftrenare, som samtidigt utgör flamskydd, lönar det sig att täcka insugningsöppningen med ett finmaskigt metallnät.
- Isolera avgasröret från lättantändliga ytor.
- Läs bruksanvisningen för släckarna innan du behöver dem.
- Använd kök och värmare enligt tillverkarens anvisningar.
- Om du har en stor båt, gör brandskyddsgranskning varje år.
- Anskaffa en separat kåpa för ackumulatorn.
- Försäkra dig om att flytgasaggregaten är författningsenligt installerade.

OM DIN BÅT FATTAR ELD

- Stanna genast motorn.
- Styr fören upp i vind.
- Använd släckaren, som hör till din båts standardutrustning.
- Stäng av bränslesystemet och flytgasaggregaten.
- Bryt huvudströmmen.
- Släck pyrande brandhärdar med vatten.
- Lämna inte en släckt brand obevakad, den kan bryta ut på nytt.

KÄNN TILL NÖDSIGNALERNA

Oftast hamnar man oväntat i sjönöd, vid goda förhållanden och på bekanta vatten. Detta kan hända även bra och ansvarsfulla båtförare. Därför borde man förbereda sig för eventuella farofyllda situationer också då man beger sig ut på kortare båtturer. Gränsbevakningsväsendet svarar i Finland för ledningen av sjöräddningen, men i många lindrigare fall får man ofta den snabbaste hjälpen av andra sjöfarare.

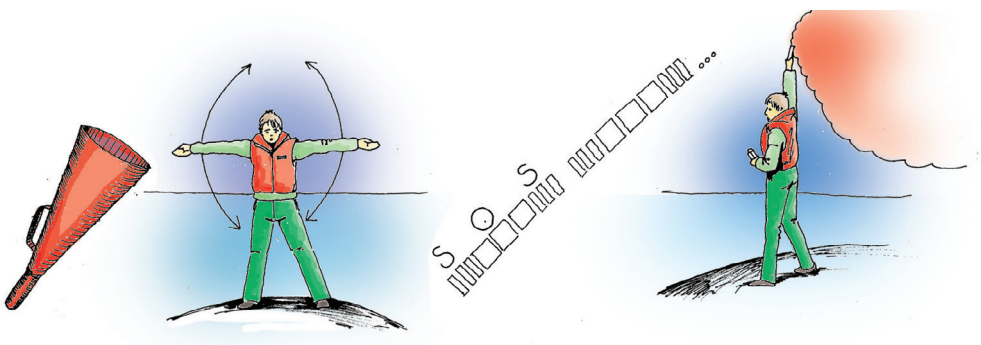
Med telefon och sjö-VHF kan man snabbt kalla på hjälp. Till sjöss använder man också andra nödsignaler, som används vid behov. Kom dock ihåg, att nödsignalerna används enbart i verkliga nödsituationer. En person som t.ex. oknneskjutit en nödraket kan själv hamna att stå till svars för kostnaderna som spaningen förorsakat. Bekanta dig med raketernas och den övriga säkerhetsutrustningens funktion på förhand i goda förhållanden, ty i en farosituation har du kanske inte nödvändigtvis tid för det.

Om du hamnar i nöd, skjut inte alla nödraketer på en gång. Håll en paus på ca 10-15 minuter efter det att du avskjutit den första raketen, innan du skjuter iväg den följande. Då hinner de till hjälp skyndande farkosterna närmare och det blir lättare att lokalisera den nödställda. Handbloss använder man först då man ser, att någon närmar sig olycksområdet.

Raketerna är sprängämnen, så det gäller att hantera och uppbevara dem omsorgsfullt. Det lönar sig t.ex. att avlägsna nödraketerna och blossen från båten under vinterförvaringen, så att de inte hamnar i orätta händer.

NÖDSIGNALERNA

Rop på hjälp eller visselsignaler.
Röd fallskärmsraket.
Rött handbloss.
MAYDAY (uttalas meedee) uttalat på VHF-radiotelefonens kanal 16 eller DSC-nödsignal.
Upprepade höjningar och sänkningar av armarna.
SOS … --- … antingen som ljud- eller ljussignal.
Oavbruten ljudsignal t.ex. med mistlur.
Orangefärgad rök eller duk.
Knallsignaler i 1 minuts intervaller.
Signalflagga N hissad över flagga C.
Ett klotformat föremål ovan- eller nedanför en fyrkantig flagga.
Öppen eld och rök från denna.
Radio- eller ljussignal från en boj som utvisar platsen för nödsituationen.



NÖDSAMTAL

Meddela om nödfall eller farosituation på VHF- eller MF-frekvenserna med digitalt selektivt anrop (DSC), per VHF-radio, telefon eller på annat snabbt sätt till sjöräddningens alarmnummer. Med sjöräddningens alarmnummer kopplas samtalet till sjöräddningstjänstens närmaste ledningscentral. Du kan också använda det regionala numret till närmaste sjöräddningscentral eller sjöräddningsundercentral. Man behöver inga riktnummer. Anmälningar mottas och förmedlas även av nödcentralerna (allmänt nödnummer 112).

SJÖRÄDDNINGENS ALARMNUMMER Från utlandet är nummer +358 294 1000	0294 1000	Riktnummer används ej
Direkta nödnummer: Västra Finlands sjöräddningsdistrikt, Sjöräddningscentral MRCC Åbo	0294 1001	RADIOKOMMUNIKATION VHF-DSC 70 VHF-kanal 16 MF-DSC 2187,5 kHz
Finska vikens sjöräddningsdistrikt, Sjöräddningsundercentral MRSC Helsinfors	02941002	

NÖDNUMRET FÅR ANVÄNDAS ENDAST FÖR ALARMANMÄLAN ELLER ANNULLERING AV EN DYLIK.

EXAKT POSITIONSBESTÄMNING ÄR EN OVILLKORLIG FÖRUTSÄTTNING FÖR SNABB HJÄLP!

KOMMUNIKATIONSMEDLEN

Då man väljer lämpligt kommunikationsmedel till båten måste de viktigaste kriterierna utgöras av området där man rör sig och kommunikationsmedlets lämplighet för sjöförhållanden.

Det ur sjösäkerhetssynpunkt klart bästa kommunikationsmedlet till sjöss är VHF-radiotelefonen. Den lämpar sig för nästan alla båttyper och med den får man direkt kontakt till myndigheterna och andra sjöfarande. Sjö-VHF är en internationell sjöfartsradio. Detta innebär att var du än rör dig får du alltid kontakt med en annan sjö-VHF-radiotelefon i närheten. I skärgården och i närheten av kusten får man med VHF-radiotelefonen också kontakt till kustradiostationer som har jour dygnet runt. För användningen av sjö-VHF krävs kompetensintyg och radiotillstånd för apparaturen.

DSC är en digital selektivkallare där varje apparat har ett eget individuellt nio nummers ”telefonnummer”. DSC:n kopplas till GPS-navigatorn. Apparaten har en skild nödtangent, via vilken man snabbt kan göra en nödanmälan, som inkluderar båtens positions- och kontaktuppgifter, till sjöräddningens ledningscentraler och alla övriga farkoster, som befinner sig inom hörhåll. Nutida VHF-telefoner har inbyggd DSC.

Mobiltelefonerna är användbara då man behöver kontakta det vanliga telefonnätet. Med en mobiltelefon kan man också ge en nödanmälan. Ur säkerhetssynpunkt är mobiltelefonen problematisk såtillvida, att telefonerna är sällan vattentäta och den direkta kontakten till myndigheter och andra sjöfarande saknas. Vid användningen av dem bör man också observera nätets eventuella telefonskuggor.

VÅRDA VARJE DAG

Köpet av båt med motor och tillbehör har övervägts länge. Därför är det viktigt, att båten tjänar sin ägare oklanderligt i flera års tid. Men ingen båt eller motor hålls i skick utan vård. Lättast och billigast blir det, om man sköter båten och motorn regelbundet, förebygger felen och inte väntar på att de skall dyka upp.

REGELBUNDEN BÅTVÅRD

Under båtsäsongen är det lätt att underhålla båten. I samband med regelbunden tvätt och rengöring av båtens ytor uppdagas eventuella skråmor och andra skador. Arbetet klarar man oftast med en trasa eller borste och tvättmedel, vatten finns det ju i omgivningen. Helst skall fosfatfattiga miljövänliga tvättmedel användas.

Det lönar sig att vaxa en plastbåt ett par gånger under sommaren och den nya båten alltid före den sjösatts. Den vaxade ytan gör båtvården betydligt enklare. Båten borde tvättas alltid före vaxning.

REGELBUNDEN MOTORSERVICE

Regelbundet och samvetsgrant utförd motorservice garanterar dig en störingsfritt fungerande motor med lång livslängd.

En motordagbok gör det enkelt att följa upp motorservicen. I motordagboken kan du anteckna körtimmarna, oljebytena samt övriga service- och inspektionsåtgärder, utförda reparationer samt tankningarna. En omsorgsfullt förd motordagbok som är så fullständig som möjligt, ger dig tillfälle att förebygga exempelvis ett fel, som kan bero på en sliten del. Följ alltid punktligt de instruktioner, som motorns servicebok anger. Om du inte har servicedagbok för din motor, skaffa den då av importören eller tillverkaren.

Utför under båtsäsongen de serviceåtgärder motortillverkaren rekommenderar (se också direktiven för ekonomisk körning på sidan 18): Beroende på märke och modell varierar direktiven. Bekanta dig därför just med servicekraven för din motor och iakttag dem. Följande åtgärder borde varje båtförare ta för vana att utföra oberoende av motorns märke:

1. Innan du lägger ut öppna motorrummets lucka och kontrollera
- att det inte finns vatten, olja eller bränsle i kölsvinet och att det inte luktar av bränsle
- att oljemängden i motorn är tillräcklig, att det finns tillräckligt kylvätska och att generatorns kilremmar har den rätta spänningen.

2. Öppna efter turen igen motorrummets lucka och kontrollera, att det inte under körningen kommit in vatten, kylvätska, olja eller bränsle eller att det inte luktar konstigt,

3. Kontrollera med ett par veckors intervaller
- att det finns tillräckligt vätska i batterierna
- att det inte finns vatten eller fällning i vattenavskiljaren
- att alla elkontakter sitter fast och att de inte blivit nedvätta eller oxiderat
- att båtens alla bottenventiler fungerar
- att båtens navigationsljus fungerar.

Om det trots omsorgsfullt underhåll av båt och motor uppkommer fel, vänd dig genast till försäljaren, tillverkaren, importören eller till en serviceverkstad. Reparera även en mindre skada i skrovet genast. Fukten sugs in i laminatet och försvagar båtens konstruktion. En snabb reparation gör att skadan ej blir värre. Brott och sprickor i båtens ytor och konstruktioner borde alltid bedömas av en expert. Det är klokare att använda några tiotal minuter till att reparera en liten skada före avfärden än att driva omkring hjälplös någonstans långt ute till havs medan stormen närmar sig och inga hjälpare syns till.

ÖVER GRÄNSERNA

SCHENGEN-AVTALET

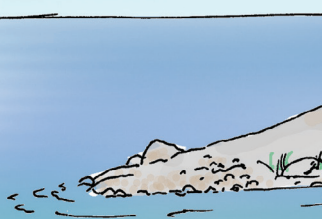
Avsikten med Schengen-avtalet är att underlätta människors rörlighet i tra.ken mellan avtalsländerna. I praktiken betyder detta, att man avstått från gränskontrollen i tra.ken mellan avtalsländerna. Det finns nu 26 Schengen-land, inklusive bl.a. alla Östersjöstaterna med undantag av Ryssland. Som motvikt mot upphörandet av kontrollerna vid de inre gränserna har man utökat samarbetet myndigheterna emellan och förenhetligat kontrollerna vid de yttre gränserna. Med yttre gräns förstår man gränsen mot ett land som inte omfattat Schengen-avtalet. Finland kan också av speciella skäl tillfälligt återinföra gränsbevakning av tidigare modell vid de inre gränserna.

Schengen-reglerna betyder dock inte passfrihet, utan personer skall fortfarande ha giltigt pass eller ett fotoförsett identitetsbevis, som polisen beviljat efter 1.3.1999. Passet eller identitetsbeviset skall vid anmodan företes en myndighet som ber om det. Tack vare den nordiska passfriheten behöver man inom de nordiska länderna inte heller i framtiden medföra offciella resedokument.

RÅD FÖR FRITIDSBÅTAR INOM SCHENGEN-OMRÅDET

Då man reser till Schengen-länder behöver fritidsbåtar inte längre uppsöka gränskontroller. Man behöver inte ens använda of.ciella farleder, utan man kan lämna Finland och komma till Finland där man önskar. Estland, Lettland och Litauen är också Schengen-länder, varför det inte mera existerar gränskontroller då man reser till dessa länder. Gränsbevakningsmyndigheterna kan dock också i fortsättningen göra stickprovsmässiga kontroller, där man utreder den rutt båtförarna använder och vilka passagerare som reser med båten. En dylik kontroll kan utföras såväl i skydd av skärgården som ute på öppet vatten.

Även om det med avseende på gränsformaliteterna nu är friare att röra sig mellan Schengenländerna skall man fästa speciell uppmärksamhet vid ruttplaneringen. Då man rör sig utanför of.ciella farleder är grund och uppgrundningar inte utmärkta på samma sätt som i farlederna. Också sjökortsinformationen kan vara inexakt inom områden, som ligger utanför farlederna.



Det är lättare att navigera inom farlederna än utanför dem. Vid ruttplaneringen lönar det sig också att beakta trafiken. Sålunda kan den livliga fartygstrafiken mellan Helsingfors och Tallinn inte nödvändigtvis beakta fritidsbåtar, som från kringliggande vatten kommer in på farlederna.

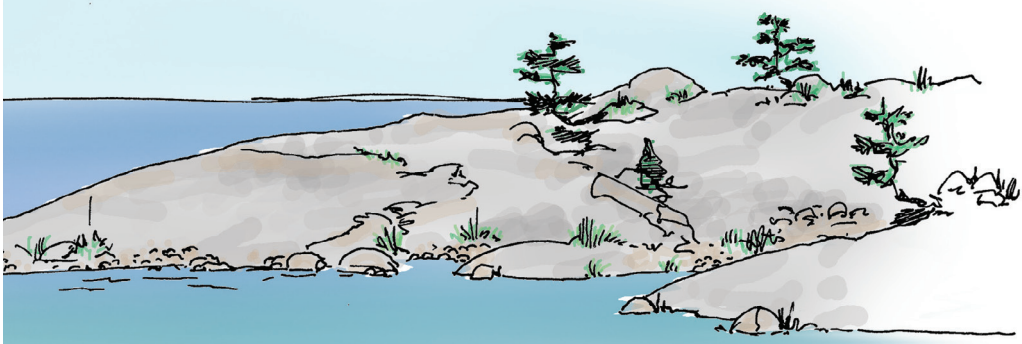
GRÄNSFORMALITETERNA TILL RYSSLAND OCH SAIMEN

Ryssland är icke ett Schengen-land, varför gränsformaliteterna fortfarande är i kraft då man reser till Ryssland eller Saima kanal. Detta betyder, att då man med båt åker dit skall fritidsbåtar vid utfart och infart använda de i sjökortet utmärkta officiella farlederna. Farkosten skall längs dessa farleder färdas från territorialhavet den kortaste rutten till gränsövergångsstället och tvärtom. Som gränsövergångsställen för fritidsbåtfarare fungerar sjöbevakningsstationerna i Aspö, Hangö, Åland och Helsingfors samt Santio och Nuijamaa hamn.

Gränsövergångsställena för fritidsbåtar är i Finland öppna mellan kl. 8–22. Innan man anländer till gränsövergångsstället är det bra att ca en timme i förväg anmäla sig på sjö-VHF kanal 68 eller ringa upp ifrågavarande sjöbevakningsstation. Det är också bra att ha besättningsförteckningen ifylld, ty det påskyndar skötseln av gränsformaliteterna. Då man reser till Ryssland skall man ha fyra besättningsförteckningar och sex dylika då man reser via Saima kanal. Tilläggsuppgifter om gränsformaliteterna och besättningsförteckningarna får man på Gränsbevakningsväsendets webbsidor www.raja.fi.

ÅLAND

Schengen-reglerna förändrar på intet sätt Ålands ställning inom EU. Skattegränsen mellan landskapet Åland och fasta Finland kvarstår. En båtförare som överskrider skattegränsen behöver fortfarande inte använda sig av skilda skattevägar (tullvägar) eller anmäla sig vid tullklareringsplatserna förutsatt, att båten inte medför gods som skall anmälas för förtullning. Tilläggsuppgifter om reglerna finns på www.tulli.fi.



TROSSEN ÄR DEN KLOKA BÅTFARARENS DEKAL

Visste du, att det är för det mesta avgiftsbelagt att rädda en båt som på vattnet blivit funktionsodugligt, ifall inte människoliv är i fara? Människorna förs alltid gratis i säkerhet, men för ett hjälpuppdrag som anses vara en icke brådskande förflyttning av båten debiterar man ett självkostnadspris. Summan kan stiga till flera hundra euro beroende på räddningsfarkostens storlek och uppdragets längd. Genom att skaffa Sjöräddningssällskapets Trossen-medlemstjänst försäkrar du dig om en kostnadsfri hjälp även för din båt. Samtidigt stöder du frivilligt sjöräddningsarbete.

Om din färd på vattnet överraskande avbryts, får du

- bogsering till närmaste hamn där det finns tillgång till reparationstjänster
- hjälp med att hitta en reparatör eller temporär förvaringsplats för båten
- motsvarande tjänster på Åland, i Sverige, Norge och Danmark (i Danmark endast på begränsat område)

Ifall du under assistanssituationen får reservdelar betalar du gängse pris för dem.

Trossen kan beviljas till fritidsbåtar enligt EU:s fritidsbåtdirektiv (längd 2,5 m – 24 m). Trossen-tjänsten förutsätter alltid personmedlemskap i någon av Sjöräddningssällskapets medlemsföreningar. Trossen är farkost- och medlemsspecifik, varvid medlemmen med en Trossen-avgift får Trossen-tjänsten för en farkost. För farkoster i kommersiellt bruk kan Trossen-tjänsten inte beviljas. Trossen-tjänsten är avgiftsbelagd och den inkluderar den årliga medlemsavgiften för en av Sjöräddningssällskapets lokalföreningar. Medlemsförmånerna träder i kraft genast efter avlagd betalning. Trossen-skyddet och medlemskapet i den lokala föreningen fortsätter automatiskt från år till år och faktureras alltid i början av året.

HJÄLP FRÅN TROSSEN-TJÄNSTENUMRET!

Då du behöver Trossen-tjänsten, ring nummer **0800 30 22 30.** Tjänsten fungerar 1.5–31.10 och samtalet är kostnadsfritt för den som ringer. Från numret får man hjälp i de problemsituationer till sjöss, där det inte är fråga om en farosituation och hjälpbehovet inte är brådskande. I farosituationer ringer man alltid antingen till sjöräddningens alarmnummer 0294 1000 eller nödnumret 112.

Sjöräddningssällskapet har totalt 63 räddningsstationer i hela landet, vid kusterna och på insjöarna. Hjälp fås alltid av närmaste och ändamålsenliga enhet. Observera dock, att Trossens assistansuppdrag sköt alltid som icke brådskande inom rimlig tid.

Trossen-dekalen på båten är ett ställningstagande för den allmänna båtlivstryggheten. Trossen-avgiften används till att upprätthålla och utveckla vårt lands frivilliga sjöräddningsverksamhet. Genom att skaffa Trossen är du med om att säkra en trygg färd för alla som rör sig på våra vatten.

I Trossen ingår inte

- bogsering för att flytta en båt från en hamn till en annan
- bogsering av båten ända till hemmahamnen om det på närmare avstånd finns en hamn med tillräckliga tjänster
- bärgning av sjunken båt
- dykartjänster.

Tilläggsuppgifter om Trossen-medlemstjänster får du från föreningens kansli per e-post på adressen **smps.toimisto(at)meripelastus.fi**

TROSSI
VENEESI TURVAKSI

SJÖTRAFIKLAGEN 782/2019

Den nya sjötrafiklagen träder i kraft i juni 2020. Centrala förnyelser i den nya sjötrafiklagen är bl.a.

Definition på farkoster som omfattas av lagen:
I den nya lagen avses med ”Farkost är ett fartyg, fortskaffningsmedel och färdmedel som har kontakt med vattnet och som är avsedd för färd på vatten”.

Befälhavardefinitionen och förtydligande av befälhavarens ansvar:
Som befälhavare avses den som styr, framför eller annan person som de facto styr eller manövrerar farkosten. Befälhavaren ansvarar bland annat för det, att personerna på farkosten är iklädda flytredskap om förhållandena så förutsätter.

Hyresbåtsregleringen befrias:
Man avstår från besiktnings- och utrustningskraven för hyresbåtar och för obemannat uthyrda båtar gäller den allmänna regleringen för fritidsbåtar.

Läs ytterligare på Traficoms webbplats
Den nya sjötrafiklagen finns i sin helhet på Finlex webbplats (på svenska) https://www.finlex.fi/sv/laki/alkup/2019/20190782

BÅTLIVETS SÄKERHETSBESTÄMMELSER

Sjötrafiklagstiftningen berör alla farkoster. Enligt i kraft varande sjötrafiklag skall alla med motor försedda båtar och över 5 meter långa segelbåtar ha följande

- för var och en som befinner sig ombord en godkänd räddningsväst, ett flytplagg eller en räddningsdräkt
- en länspump eller något annat redskap för tömning av farkosten
- åror eller paddel eller ett ankare med lina
- en handbrandsläckare enligt EN 3 standarden, vars effektklass är minst 8A 68B ifall båten har inombordsmotor, över 25 kW utombordsmotor eller om farkosten har en förbränningsapparat (värmare, spis o.dyl.). Handbrandsläckaren skall granskas varje år.

GODKÄNDA RÄDDNINGSVÄSTAR OCH FLYTPLAGG

Räddningsvästar och flytplagg som efter 12.4.2019 kommit ut på marknaden skall uppfylla förordningen om personlig utrustning (EU) 2016/425. Räddningsvästar eller flytplagg som uppfyller förordningen om personlig utrustning skall ha CE-märkning samt ett eller flera anmälda organs namn, adress och identitetsnummer som deltagit i bedömningen av försäkran om överensstämmelse. På räddningsvästar skall det anmälda organets identitetsnummer också finnas efter CE-märkningen.

På produkten eller i den användarinstruktion som medföljer skall finnas tillverkarens och/eller importörens kontaktuppgifter. Därtill skall med produkten levereras en EU-försäkran om överensstämmelse (det räcker med en internet-adress i samband med användarinstruktionen, där EU-försäkran om överensstämmelse står att finna).

På marknaden kan fram till 21.4.2023 det även finnas flytplagg, som kommit ut på marknaden under direktivet om personlig utrustning. Under direktivets tid behövde man inte med produkten leverera EU-försäkran om överensstämmelse.

SÅ HÄR FÖRHINDRAR DU STÖLD OCH ÅVERKAN

1. Försök att få båtplats inom belyst och bevakat område.

2. Lås din utombordsmotor eller ta med motorn från båten till låst förvar.

3. Se till att din båt är ordentligt låst när den ligger förtöjd vid brygga eller på strand och förhindra att motorn kan startas av obehöriga.

4. Ta bort allt lösöre när du har båten i vinterförvar.

5. Se till att även båtens innerutrymmen är låsta.

6. Märk båten, motorn och utrustningen med stort FIN-emblem och personnummer. Från ditt försäkringsbolag och från polisen får du märkningssats och Egendomen märkt -häftor.

7. Skriv upp båtens och motorns tillverkningsnummer samt andra uppgifter för identifiering. Ett tydligt foto av båten är till hjälp vid identifieringen.

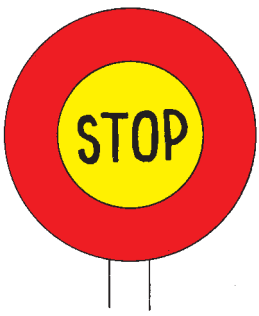
8. Försäkra båten.

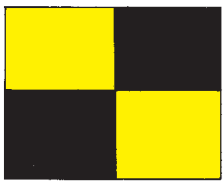
9. Också båten kan förses med ett alarmsystem.

PREJNINGSSIGNALER TILL BÅTAR

Övervakningsmyndighet (exempelvis polis, sjöbevakning eller tull) kan preja en båt genom att ge prejningssignaler.

Prejningsorder bör alltid omedelbart åtlydas. Ordern kan ges genom att visa en STOP-skylt eller den internationella signalflaggans bokstav L eller som morsetecken kort-lång-kort-kort. Ordern kan vid behov skärpas med strålkastare, genom uppskjutning av vit raket, med ett skott, ljudsignaler eller andra lämpliga medel.





MED BARN TILL SJÖSS

Varje barn är berättigat att lära sig att röra sig till sjöss, att njuta av vattennaturen, att bli inspirerad av och bry sig om vattenmiljön samt att motiveras att utveckla sina simkunskaper. Därför skall de viktiga grunderna för att röra sig tryggt till sjöss läras barnen på ett inspirerande sätt redan då de är små.

Det är trevligt att idka båtliv med ett barn som trivs.

VÅGHALSARNAS TIPS FÖR BÅTLIVET

1. Berätta och läs för barnet från alldeles liten inspirerande historier om båtar tryggheten till sjöss och livet på stränderna.
2. Övervaka barnet alltid vid vattnet, på stranden, under vattenlekarna, på bryggan och i båtlivet.
3. Uppmuntra barnet att lära sig att tryggt färdas till sjöss, ett tryggt båtliv, uppmuntra, ledsaga, och beröm.
4. Kom överens om och motivera gemensamma spelregler för vistelse på stranden och på vattnet, och följ dem.
5. Lär barnet att simma redan innan skolåldern och utveckla simkunskaperna tillsammans. En bra simkunnighet är också en viktig säkerhetskunskap till sjöss för den fullvuxna.
6. Bekanta er tillsammans med att vara i vattnet och prova på olika vattengrenar. Ha tålamod med barnet som håller på att lära sig.
7. Använd alltid räddningsvästar och visa själv exempel. Den fullvuxna försäkrar sig om att barnets räddningsväst är av rätt storlek och ordentligt påsatt, även grenbanden.
8. Ge barnet möjligheten att själv tryggt röra sig i båten och hålla fast.
9. Ta med barnet i båtens alla aktiviteter men minns, att barnets koncentrationsförmåga ännu håller på att utvecklas.
10. Njut av trevlig samvaro och ha det roligt till sjöss.

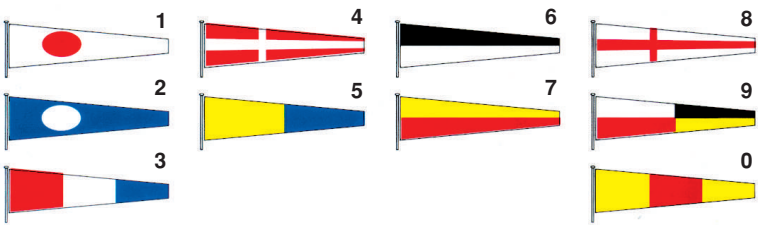
PS. Då man ännu kommer ihåg att ta med god färdkost, dryck, handdukar, sololja och tillräcklig reservutrustning, trivs man lätt en längre tid till sjöss.

DÅ OLYCKAN ÄR FRAMME KOM IHÅG FINLANDS SIMUNDERVISNINGS- OCH LIVRÄDDNINGSFÖRBUND A-LHR:

Alarmera genast hjälp
Lugna offret och lugn ner dig själv
Hjälp med något hjälpmedel
Rädda

Ståhej på Sjön
www.vaahtopaat.fi

SIGNALFLAGGORNA



Venealan Keskusliitto Finnboat ry
Båtbranschens Centralförbund Finnboat rf

www.finnboat.fi
www.suomiveneilee.fi

Laakapaino Oy, Porvoo 2020